This is a digital copy of a book that was preserved for generations on library shelves before it was carefully scanned by Google as part of a project to make the world's books discoverable online.

It has survived long enough for the copyright to expire and the book to enter the public domain. A public domain book is one that was never subject to copyright or whose legal copyright term has expired. Whether a book is in the public domain may vary country to country. Public domain books are our gateways to the past, representing a wealth of history, culture and knowledge that's often difficult to discover.

Marks, notations and other marginalia present in the original volume will appear in this file - a reminder of this book's long journey from the publisher to a library and finally to you.

Usage guidelines

Google is proud to partner with libraries to digitize public domain materials and make them widely accessible. Public domain books belong to the public and we are merely their custodians. Nevertheless, this work is expensive, so in order to keep providing this resource, we have taken steps to prevent abuse by commercial parties, including placing technical restrictions on automated querying.

We also ask that you:

+ *Make non-commercial use of the files* We designed Google Book Search for use by individuals, and we request that you use these files for personal, non-commercial purposes.
+ *Refrain from automated querying* Do not send automated queries of any sort to Google's system: If you are conducting research on machine translation, optical character recognition or other areas where access to a large amount of text is helpful, please contact us. We encourage the use of public domain materials for these purposes and may be able to help.
+ *Maintain attribution* The Google "watermark" you see on each file is essential for informing people about this project and helping them find additional materials through Google Book Search. Please do not remove it.
+ *Keep it legal* Whatever your use, remember that you are responsible for ensuring that what you are doing is legal. Do not assume that just because we believe a book is in the public domain for users in the United States, that the work is also in the public domain for users in other countries. Whether a book is still in copyright varies from country to country, and we can't offer guidance on whether any specific use of any specific book is allowed. Please do not assume that a book's appearance in Google Book Search means it can be used in any manner anywhere in the world. Copyright infringement liability can be quite severe.

About Google Book Search

Google's mission is to organize the world's information and to make it universally accessible and useful. Google Book Search helps readers discover the world's books while helping authors and publishers reach new audiences. You can search through the full text of this book on the web at `http://books.google.com/`

Google

Это цифровая коиия книги, хранящейся для иотомков на библиотечных иолках, ирежде чем ее отсканировали сотрудники комиании Google в рамках ироекта, цель которого - сделать книги со всего мира достуиными через Интернет.

Прошло достаточно много времени для того, чтобы срок действия авторских ирав на эту книгу истек, и она иерешла в свободный достуи. Книга иереходит в свободный достуи, если на нее не были иоданы авторские ирава или срок действия авторских ирав истек. Переход книги в свободный достуи в разных странах осуществляется ио-разному. Книги, иерешедшие в свободный достуи, это наш ключ к ирошлому, к богатствам истории и культуры, а также к знаниям, которые часто трудно найти.

В этом файле сохранятся все иометки, иримечания и другие заииси, существующие в оригинальном издании, как наиоминание о том долгом иути, который книга ирошла от издателя до библиотеки и в конечном итоге до Вас.

Правила использовапия

Комиания Google гордится тем, что сотрудничает с библиотеками, чтобы иеревести книги, иерешедшие в свободный достуи, в цифровой формат и сделать их широкодостуиными. Книги, иерешедшие в свободный достуи, иринадлежат обществу, а мы лишь хранители этого достояния. Тем не менее, эти книги достаточно дорого стоят, иоэтому, чтобы и в дальнейшем иредоставлять этот ресурс, мы иредириняли некоторые действия, иредотвращающие коммерческое исиользование книг, в том числе установив технические ограничения на автоматические заиросы.

Мы также иросим Вас о следующем.

- Не исиользуйте файлы в коммерческих целях.
  Мы разработали ирограмму Поиск книг Google для всех иользователей, иоэтому исиользуйте эти файлы только в личных, некоммерческих целях.

- Не отиравляйте автоматические заиросы.
  Не отиравляйте в систему Google автоматические заиросы любого вида. Если Вы занимаетесь изучением систем машинного иеревода, оитического расиознавания символов или других областей, где достуи к большому количеству текста может оказаться иолезным, свяжитесь с нами. Для этих целей мы рекомендуем исиользовать материалы, иерешедшие в свободный достуи.

- Не удаляйте атрибуты Google.
  В каждом файле есть "водяной знак" Google. Он иозволяет иользователям узнать об этом ироекте и иомогает им найти доиолнительные материалы ири иомощи ирограммы Поиск книг Google. Не удаляйте его.

- Делайте это законно.
  Независимо от того, что Вы исиользуйте, не забудьте ироверить законность своих действий, за которые Вы несете иолную ответственность. Не думайте, что если книга иерешла в свободный достуи в США, то ее на этом основании могут исиользовать читатели из других стран. Условия для иерехода книги в свободный достуи в разных странах различны, иоэтому нет единых иравил, иозволяющих оиределить, можно ли в оиределенном случае исиользовать оиределенную книгу. Не думайте, что если книга иоявилась в Поиске книг Google, то ее можно исиользовать как угодно и где угодно. Наказание за нарушение авторских ирав может быть очень серьезным.

О программе Поиск кпиг Google

Миссия Google состоит в том, чтобы организовать мировую информацию и сделать ее всесторонне достуиной и иолезной. Программа Поиск книг Google иомогает иользователям найти книги со всего мира, а авторам и издателям - новых читателей. Полнотекстовый иоиск ио этой книге можно выиолнить на странице `http://books.google.com/`

HD
5396
R2
1905
B6

·FROM·THE·LIBRARY·OF·
·PAUL N·MILIUKOV·

SIGILLVM·VNIVERSITATIS·CALIFORNIENSIS
FIAT LVX
MDCCCLXVIII

EX LIBRIS

Книгоиздательство „ТОВАРИЩЕСТВО“.

М. Б.

ОЧЕРКИ ПО ИСТОРІИ Желѣзнодорожныхъ забастовокъ ВЪ РОССІИ.

Цѣна 10 коп.

МОСКВА.

1907.

М. Б—въ.

ОЧЕРКИ ПО ИСТОРІИ

ЖЕЛѢЗНОДОРОЖНЫХЪ ЗАБАСТОВОКЪ

ВЪ РОССІИ.

UNIV. OF CALIFORNIA

Цѣна 10 коп.

МОСКВА.
ТОВАРИЩЕСТВО ТИПОГРАФІИ А. И. МАМОНТОВА.
ЛЕОНТЬЕВСКІЙ ПЕР., Д. № 5.
1906.

MILIUKOV LIBRARY

HD5396
R2
1905
B6

Очерки по исторіи желѣзнодорожныхъ забастовокъ.

Никогда и нигдѣ забастовки не принимали такого грандіознаго характера, какой онѣ приняли у насъ въ Россіи въ 1905 году. Прекращали свою дѣятельность фабрики, заводы, почта, телеграфъ, городскія и земскія предпріятія, кредитныя и банковскія учрежденія, разныя мелкія производства, — словомъ, прекращалась вся хозяйственная жизнь страны. Но особенно велико было значеніе забастовокъ желѣзныхъ дорогъ, раскинувшихся по всей странѣ на десятки тысячъ верстъ и являющихся главнымъ нервомъ общественно-экономической жизни народа.

Выяснить причины и слѣдствія желѣзнодорожныхъ забастовокъ и указать роль организаціи, объединившей желѣзнодорожниковъ и давшей имъ возможность согласовать свои дѣйствія во время забастовочнаго движенія,—таковы задачи этой брошюры.

I.

Съ половины января 1905 года въ газетахъ стали появляться замѣтки о забастовкахъ въ отдѣльныхъ депо, мастерскихъ или

M303[redacted]

на участкахъ то одной, то другой желѣзной дороги. Постепенно забастовки распространялись на большіе раіоны и уже въ первой половинѣ февраля забастовкой охвачены были 13 крупнѣйшихъ желѣзныхъ дорогъ: Риго-Орловская, Привислянскія, Сызрано-Вяземская, Московско-Курская, Самаро-Златоустовская, Варшавско-Вѣнская, Владикавказская, Юго-Восточная, Рязанско-Уральская, Московско-Казанская, Московско-Виндаво-Рыбинская и друг. На остальныхъ желѣзныхъ дорогахъ, если и не было забастовокъ, то вездѣ наблюдалось сильное броженіе среди служащихъ, и забастовка грозила распространиться на всѣ желѣзныя дороги.

Дѣло стало настолько серьезнымъ, что 11 февраля послѣдовало Высочайшее повелѣніе объ объявленіи на военномъ положеніи всѣхъ россійскихъ желѣзныхъ дорогъ, за исключеніемъ Банскунчакской и подъѣздныхъ путей. Однако распоряженіе это не прекратило забастовки на нѣкоторыхъ дорогахъ какъ, наприм., Московско-Казанской; забастовки продолжались и во время военнаго положенія.

Правда, забастовки носили стихійный характеръ, въ дѣйствіяхъ забастовщиковъ не было никакой согласованности, т. к. не было общей руководящей организаціи, но тѣмъ не менѣе результаты забастовокъ оказались весьма плачевными для жел. дорогъ. Залежи грузовъ, имѣвшіе мѣсто и до забастовокъ, еще болѣе увеличились и создали чрезвычайную запутанность въ доставкѣ товаровъ. Безчисленныя жалобы грузоотправителей краснорѣчиво говорятъ объ убыткахъ, понесенныхъ вслѣдствіе прекращенія движенія на дорогахъ. — Управленіямъ дорогъ пришлось поплатиться за испорченные грузы, за несвоевремен-

ную доставку товаровъ и проч., что вмѣстѣ съ уменьшеніемъ выручки дало дорогамъ большіе убытки.

Причины этой первой забастовки желѣзнодорожниковъ были слѣдующія:

1) недостаточное вознагражденіе низшихъ служащихъ;

2) чрезмѣрная продолжительность рабочаго дня низшихъ агентовъ и отсутствіе служебнаго правопорядка,

и 3) политическія условія жизни русскаго народа.

II.

Для ознакомленія съ размѣромъ вознагражденія желѣзнодорожныхъ агентовъ, мы здѣсь приведемъ таблицу окладовъ, получаемыхъ служащими. Таблица эта составлена по смѣтамъ Министерства Путей Сообщенія и вѣдомостямъ штатнаго расписанія содержанія служащихъ за 1902 годъ. Мы беремъ смѣтныя данныя 1902 года въ виду того, что въ этомъ году былъ предпринятъ пересмотръ окладовъ служащихъ съ цѣлью улучшить положеніе послѣднихъ; ниже мы увидимъ, какой результатъ получился отъ этого пересмотра *).

ДОЛЖНОСТИ.	Мѣсячные оклады въ рубляхъ.	
Начальники дорогъ	отъ 1,000	до 1,500
Помощники начальниковъ дорогъ . . .	» 600	» 750

[1]) Въ таблицѣ не указывались оклады исключительные, какъ въ сторону minimum'a, такъ и въ сторону maximum'a, напр., нѣкоторые начальники станцій получаютъ по 2,400 и даже по 3,000 рублей въ годъ на особо важныхъ станціяхъ; но такъ какъ такіе оклады чрезвычайно рѣдки, то въ таблицѣ они и не указаны.

Начальники службъ.	отъ	500	до	750
Помощники ихъ	»	350	»	500
Члены Совѣтовъ Управленій желѣзныхъ дорогъ отъ Министерства Путей Сообщенія и Финансовъ.	»	500	»	750
Начальники отдѣловъ	»	350	»	750
Начальники участковъ.	»	200	»	350
Участковые врачи.	»	100	»	150
Фельдшера.	»	35	»	50
Счетоводы въ центральныхъ Управленіяхъ.	»	50	»	85
Конторщики.	»	30	»	50
Начальники станцій.	»	40	»	125[1])
Помощники ихъ	»	25	»	75[1])
Товарные кассиры.	»	50	»	85
Билетные кассиры	»	30	»	75
Конторщики на станціяхъ.	»	20	»	45
Телеграфисты.	»	20	»	35
Машинисты	»	30	»	60[2])
Помощники ихъ	»	25	»	40[2])
Кочегары-смазчики	»	15	»	30[2])
Старшіе кондуктора.	»	20	»	30[2])
Младшіе «	»	15	»	20[2])
Сцѣпщики вагоновъ.	»	15	»	25
Стрѣлочники.	»	10	»	20

[1]) Получаютъ квартиру натурою. Остальные служащіе большею частью ни квартиръ, ни квартирныхъ денегъ не получаютъ.

[2]) Кромѣ жалованья получаютъ поверстныя деньги.

Дорожные мастера	отъ	30	до	60[1])
Старшіе рабочіе.	»	10	»	30[1])
Путевые сторожа.	»	10	»	15[1])
Барьерные сторожа	»	3	»	5[1])
Рабочіе и мастеровые	»	15	»	25

Въ этой таблицѣ прежде всего обращаетъ на себя вниманіе обычное у насъ явленіе: чрезмѣрно большіе оклады высшихъ служащихъ и слишкомъ ничтожные—низшихъ. Если къ основному окладу, напримѣръ, начальниковъ дорогъ прибавить командировочныя и суточныя деньги, получаемыя ими въ солидныхъ размѣрахъ, а также хорошія награды и множество другихъ денежныхъ «правъ и преимуществъ», то мы увидимъ, что каждый начальникъ дороги или управляющій получаетъ приблизительно столько, сколько получаютъ полтораста человѣкъ стрѣлочниковъ, годовой окладъ которыхъ въ среднемъ составляетъ 170 руб. на каждаго. Въ то время, какъ желѣзнодорожное начальство получаетъ такіе крупные оклады, которые не могутъ имѣть разумнаго оправданія, огромная армія желѣзнодорожныхъ тружениковъ, какъ видно изъ приведенной таблицы, получаетъ такое ничтожное содержаніе, что оно ни въ какомъ случаѣ не можетъ считаться достаточнымъ для сколько-нибудь сноснаго существованія. Благодаря забастовкамъ, на нѣкоторыхъ дорогахъ были образованы комиссіи для выясненія экономическаго положенія служащихъ; работы этихъ комиссій достаточно ярко освѣщаютъ бытъ желѣзнодорожныхъ тружениковъ. Такъ, изъ очень обстоятельнаго доклада комиссіи, учрежденной на Николаевской дорогѣ, мы узнаемъ, что среди служащихъ нужда

доходитъ иногда до хроническаго голоданія. Одинъ изъ опрошенныхъ комиссіей служащихъ, разсказавъ ей о тѣхъ необходимыхъ потребностяхъ, на которыя расходуется его жалованье, добавляетъ, что «на завтраки, булки къ чаю на службѣ и дома, освѣщеніе, возобновленіе бѣлья и обуви, пріобрѣтеніе пальто и т. д. денегъ не остается, а потому ничего не имѣю, хожу почти раздѣтый и ѣмъ одинъ разъ въ сутки». Другой служащій говоритъ, между прочимъ: «Скоро не буду имѣть возможности ходить на службу, такъ какъ положительно оборвался, ибо, служа на Николаевской дорогѣ 7 лѣтъ, не могъ справить себѣ ни одного костюма,—не на что». Подобныхъ примѣровъ въ докладѣ много.

Прекраснымъ подтвержденіемъ тяжелаго положенія желѣзнодорожниковъ можетъ служить также неустойчивость службы низшихъ желѣзнодорожныхъ агентовъ.

Такъ, по статистическимъ свѣдѣніямъ, стрѣлочниковъ ежегодно увольняется 26,2% всего состава ихъ, паровозной прислуги—17,8%, сторожей и рабочихъ по охранѣ пути—25,7% телеграфистовъ—16.5% и т. д. [1]).

Очевидно, служащіе бѣгутъ съ желѣзныхъ дорогъ при первой къ тому возможности.

Частыя столкновенія поѣздовъ и разныя другія несчастія на желѣзныхъ дорогахъ, происходящія большею частью по винѣ низшихъ служащихъ, и вызываемые этими несчастіями огромные расходы заставили, наконецъ, Министерство Путей Сообщенія заняться пересмотромъ окладовъ желѣзно-

[1]) Статистическій отчетъ пенсіонной кассы казенныхъ жел. дорогъ, изд. 1902 г.

дорожныхъ служащихъ. Подготовительной комиссіей при Высочайше утвержденномъ 4 ноября 1902 года Особомъ Совѣщаніи для обсужденія мѣропріятій къ прекращенію преступныхъ покушеній на безопасность движенія на нашей рельсовой сѣти была выработана слѣдующая система прибавокъ служащимъ. «Установить для всѣхъ служащихъ, получающихъ содержанія до 1,200 руб. въ годъ (считая въ томъ числѣ всѣ виды довольствія), 5% прибавки къ содержанію черезъ 3 года службы на одной и той же желѣзной дорогѣ и на одномъ и томъ же окладѣ при условіи: а) чтобы эти прибавки не превышали 50% первоначальнаго оклада, съ котораго прибавки начались, и б) чтобы въ случаѣ перемѣщенія служащаго по распоряженію начальства на высшую должность съ большимъ окладомъ выслуженныя прибавки прекращать и исчисленія дальнѣйшаго увеличенія производить по новому окладу».

Трудно, конечно, обвинить комиссію въ щедрости; однако, Особое Совѣщаніе, состоявшееся подъ предсѣдательствомъ бывшаго министра внутреннихъ дѣлъ фонъ-Плеве нашло излишнимъ увеличивать содержаніе служащихъ и отклонило предложеніе подготовительной комиссіи. Какъ извѣстно, Плеве считалъ лучшимъ лѣкарствомъ отъ всѣхъ золъ русской жизни усиленіе полицейскаго надзора и подавленіе всякихъ попытокъ, направленныхъ къ улучшенію быта всякаго рода труженниковъ. Послѣдующія событія показали къ чему привела эта политика.

Такимъ образомъ, послѣ работъ Особаго Совѣщанія для желѣзнодорожныхъ служащихъ стало ясно, что надѣяться на увеличеніе ихъ содержанія со стороны высшей желѣзнодорожной администраціи нѣтъ никакого основанія. Посмотримъ те-

перь, каковы остальныя условія службы желѣзнодорожныхъ тружениковъ, напримѣръ: продолжительность рабочаго дня, помѣщенія, въ которыхъ приходится работать, отношеніе начальниковъ къ подчиненнымъ и пр.

Здѣсь прежде всего слѣдуетъ указать на отсутствіе строго установленныхъ правилъ о продолжительности дежурствъ станціонныхъ служащихъ и, вообще, рабочаго дня поѣздной прислуги. Дежурства по 16, 18 и даже 24 часа совсѣмъ не рѣдкость на желѣзныхъ дорогахъ. Результатомъ такой работы является переутомляемость служащихъ со всѣми ея тяжелыми послѣдствіями. Въ этомъ отношеніи большой интересъ представляетъ докладъ О. Б. Гольдовскаго, прочитанный имъ въ мартѣ 1904 года на засѣданіи комиссіи музея содѣйствія труду въ Москвѣ. Собранныя г. Гольдовскимъ свѣдѣнія даютъ удручающую картину службы желѣзнодорожныхъ агентовъ. Укажемъ на два факта, приведенные въ сообщеніи г. Гольдовскаго. Какъ извѣстно, при отправленіи всякаго поѣзда съ тѣхъ станцій, гдѣ ихъ составляютъ и гдѣ происходитъ техническій осмотръ вагоновъ, главный кондукторъ не можетъ отправиться съ поѣздомъ, не имѣя на своемъ путевомъ бланкѣ: «поѣздъ осмотрѣнъ на станціи N». Поѣздъ былъ готовъ къ отправленію, но не было клейма на путевомъ бланкѣ. Главный кондукторъ лично отправился въ дежурную комнату осмотрщиковъ вагоновъ.

На вопросъ, готовъ ли поѣздъ—получился отвѣтъ: «давно готовъ, на-те клеймо, прикладывайте». Главный кондукторъ, не подозрѣвая, что его собесѣдникъ говоритъ безсознательно, во снѣ, чисто автоматически, приложилъ клеймо и отправился съ поѣздомъ; не доѣзжая зеленаго диска, три вагона сошли съ

рельсъ, вслѣдствіе чего было разбито четыре вагона; оказалось, что у одного вагона были отняты рессоры, у двухъ отвинчены буксы, что и послужило причиною схода. Когда виноватаго спросили, почему это случилось, какъ онъ позволилъ себѣ сказать, что поѣздъ осмотрѣнъ, и самъ лично передалъ штампъ главному кондуктору, несчастный клялся всѣми святыми, что онъ этого не дѣлалъ, ничего и никому не говорилъ и только на нѣсколько минутъ зашелъ въ дежурную погрѣться. Понятно, осмотрщика вагоновъ уволили со службы. Но никто не подумалъ отыскать настоящую причину несчастія. Виновность была на лицо,— человѣкъ спалъ,—а то обстоятельство, что онъ уже дежурилъ 20 часовъ, что было два часа ночи при морозной погодѣ, что человѣкъ за это время осмотрѣлъ не менѣе 600—700 вагоновъ и весьма естественно переутомился—до этого не было никому никакого дѣла. — Другой случай. На одной желѣзной дорогѣ произошла осадка пути, мѣсто было опасное для слѣдованія поѣздовъ, почему въ трехъ саженяхъ отъ этого мѣста былъ поставленъ фонарь съ сигнальнымъ стекломъ и, кромѣ того, дежурилъ ремонтный рабочій. Онъ былъ обязанъ остановить поѣздъ, стать на паровозъ и провести поѣздъ по вышеописанному мѣсту со скоростью не болѣе десяти верстъ въ часъ; кажется, дѣло не сложное. Во время дня возложенную на него обязанность онъ исполнялъ добросовѣстно. Но вотъ подходитъ ночь, зрѣніе его утомляется, слухъ тупѣетъ, темнота ночи усиливаетъ апатичность къ дѣлу; является одно желаніе: если не уснуть, то хотя подремать. Но сознаніе отвѣтственности не покидаетъ его, и вотъ онъ ложится головою на рельсы, въ надеждѣ услышать шумъ приближающагося поѣзда. Результатъ — рабочему

отрѣзало паровозомъ голову. Этотъ случай ясно и неоспоримо доказываетъ, что человѣкъ сознательно рискуетъ жизнью лишь для того, чтобы хотя часъ имѣть отдыха на дежурствѣ. Переутомленіе желѣзнодорожныхъ служащихъ крайне тяжело отражается на ихъ характерѣ и даже часто приводитъ ихъ къ психическимъ заболѣваніямъ. «Я не живу, а билеты продаю»,— отвѣчаетъ билетный кассиръ большой станціи, нѣкто М—овъ, на вопросъ одного изъ знакомыхъ «какъ поживаете?» Впослѣдствіи М—овъ умеръ въ больницѣ для умалишенныхъ [1]).

Министерство Путей Сообщенія давно уже обращало вниманіе на ненормальность безсмѣнныхъ дежурствъ свыше 12 часовъ. Такъ, еще въ 1889 году было предписано Управленіемъ желѣзныхъ дорогъ не допускать 24-часовыхъ дежурствъ стрѣлочниковъ. Въ 1891 году распоряженіе это было повторено по отношенію къ стрѣлочникамъ, сигналистамъ и составителямъ поѣздовъ. Наконецъ, въ 1897 году былъ изданъ циркуляръ Министерства Путей Сообщенія, строжайше запрещающій дежурство свыше 12 часовъ. Но распоряженія издавались, а служащіе продолжали дежурить до потери сознанія и въ зависимости отъ этого не уменьшалось и количество погибающихъ подъ вагонами желѣзныхъ дорогъ.—Мало издать циркуляръ, хотя бы и самый строгій: нужно еще создать условія, при которыхъ возможно было бы его исполненіе.

Циркуляры издавались, а смѣты не увеличивались, а слѣдовательно не увеличивался и штатъ служащихъ, безъ чего всѣ издѣлія петербургскихъ канцелярій оставались мертвой буквой.

---

[1]) Докладъ О. Б. Гольдовскаго.

Помимо чрезмѣрной продолжительности рабочаго дня, низшіе желѣзнодорожные служащіе много терпятъ и теряютъ свое здоровье отъ невозможныхъ помѣщеній, въ которыхъ имъ приходится работать. Обыкновенно дежурныя помѣщенія (въ особенности на линіяхъ) тѣсны, низки, грязны. Послѣ нѣсколькихъ часовъ занятій въ такихъ помѣщеніяхъ, у служащихъ часто начинаются головныя боли, такъ что послѣ дежурства служащій еле-еле доходитъ до своей квартиры. Въ спеціальной желѣзнодорожной прессѣ жалобы на плохія помѣщенія — явленіе обычное; тѣмъ не менѣе, желѣзнодорожное начальство обращаетъ на это очень мало вниманія. Между тѣмъ на тѣхъ же желѣзныхъ дорогахъ квартиры начальствующихъ лицъ (начальниковъ участковъ, ревизоровъ и т. п.) отличаются чрезмѣрной и ненужной величиной, всѣми удобствами съ массой надворныхъ построекъ, такъ что нерѣдко квартира такихъ начальниковъ напоминаетъ благоустроенную помѣщичью усадьбу. Казалось бы, что разъ возможна такая щедрость по отношенію къ начальствующимъ лицамъ, то можно было бы устроить хотя сносныя помѣщенія для простыхъ служащихъ. Въ центральныхъ управленіяхъ желѣзныхъ дорогъ обыкновенно помѣщенія для занятій служащихъ лучше, но и здѣсь встрѣчаются довольно убогія и душныя конурки. Зато начальствущія лица въ центральныхъ управленіяхъ не налюбуются на свои кабинеты.

Отношеніе высшей желѣзнодорожной администраціи къ своимъ подчиненнымъ оставляетъ желать очень многаго. «Усмотреніе»—самое обычное явленіе въ отношеніяхъ начальства къ служащимъ, и ко всѣмъ невзгодамъ жизни низшихъ желѣзнодорожныхъ агентовъ прибавляется еще вѣчный страхъ быть

уволеннымъ со службы или за самую пустяшную оплошность, или и совсѣмъ безъ причины. Достаточно, напримѣръ, было доложить начальнику Закавказскихъ желѣзныхъ дорогъ г. Ивановскому, что Р. И. Даниловичъ, служащій въ канцеляріи Управленія, приглашалъ такого-то на банкетъ, и г. Даниловичъ увольняется отъ службы «за свои прогрессивныя убѣжденія», несимпатичныя г. Ивановскому [1]). Въ то же время служащіе, пользующіеся почему-либо особымъ вниманіемъ и покровительствомъ начальства, могутъ безнаказанно заниматься на службѣ и въ служебныхъ помѣщеніяхъ самыми циничными и грубо безнравственными дѣлами, вызывая безсильный протестъ и отвращеніе среди своихъ наиболѣе порядочныхъ сослуживцевъ; нерѣдко этимъ послѣднимъ приходится оставлять службу, а «любимчики» продолжаютъ свою дѣятельность. При этомъ жизнь желѣзнодорожныхъ агентовъ ухудшается еще отсутствіемъ общаго положенія о служащихъ, которое бы точно опредѣляло всѣ распорядки желѣзнодорожной службы и указывало бы права и обязанности каждаго изъ агентовъ. Казалось бы, что изданіе такого положенія для огромной арміи служащихъ (свыше 600 тысячъ человѣкъ) является дѣломъ неотложной необходимости; между тѣмъ изъ оффиціальнаго органа Министерства Путей Сообщенія мы узнаемъ, что задуманный еще въ 1885 году и только теперь составленный особой комиссіей тайнаго совѣтника Ястржембскаго проектъ общаго положенія о желѣзнодорожныхъ служащихъ не получилъ пока окончательнаго утвержденія и «нѣкоторая временная задержка въ этомъ важномъ для же-

---

[1]) „Желѣзнодорожникъ“ № 89--1905 г.

лѣзнодорожныхъ служащихъ дѣлѣ можетъ теперь произойти только вслѣдствіе возникшихъ на Дальнемъ Востокѣ осложненій...» [1]. Такимъ образомъ, цѣлыхъ 20 лѣтъ составлялся «важный для служащихъ» проектъ, и одному Богу извѣстно, когда проектъ этотъ станетъ положеніемъ. 20 лѣтъ—срокъ не малый и для нашей бюрократіи...

Для полноты описанія быта желѣзнодорожныхъ служащихъ до послѣдняго времени необходимо указать еще на одно зло желѣзнодорожной службы, какъ прямое слѣдствіе политическихъ условій нашей жизни. Мы говоримъ о желѣзнодорожной жандармской полиціи.

Многіе изъ пассажировъ наивно думаютъ, что бравые жандармы, которыхъ они постоянно видятъ на станціяхъ желѣзныхъ дорогъ, существуютъ только для защиты пассажировъ отъ воровъ, грабителей, скандалистовъ и т. п. безпокойныхъ элементовъ; пассажиры ошибаются,—они забыли о болѣе важныхъ обязанностяхъ желѣзнодорожной жандармской полиціи—слѣдить за нравственностью и благонадежностью служащихъ и рабочихъ на дорогахъ.

Мы сейчасъ увидимъ, до какихъ предѣловъ доходила власть жандармской полиціи по отношенію къ желѣзнодорожнымъ служащимъ. Ни одинъ человѣкъ не могъ быть принятъ на службу на желѣзную дорогу безъ разрѣшенія желѣзнодорожной жандармской полиціи, при чемъ поступающій на службу обязанъ былъ лично явиться въ жандармское отдѣленіе; если жандармскому начальнику физіономія явившагося казалась подозрительной или были какія-нибудь другія не менѣе важныя причины, то это

[1]) „Вѣстникъ Путей Сообщенія“ № 89—1905 г.

лицо, безъ всякаго объясненія причинъ, на службу ни въ какомъ случаѣ не принималось.

Кромѣ того, какъ бы служащій добросовѣстно ни исполнялъ свои обязанности, онъ могъ быть во всякое время уволенъ отъ службы по требованію жандармской полиціи, которая даже высшему начальству дороги не была обязана сообщать причины своего требованія. Отъ этого увольненія не спасала служащаго ни долгая служба, ни испытанная преданность служебному дѣлу, и такому служащему доступъ на желѣзнодорожную службу былъ прегражденъ.

Отсюда понятно, какое рѣшающее значеніе имѣла для желѣзнодорожнаго служащаго пресловутая «политическая благонадежность», понятна и зависимость его отъ жандармской полиціи. Сколько разбитыхъ жизней, сколько голодныхъ семействъ выбрасывалось на улицу отъ такой черезчуръ большой власти жандармской полиціи! Вѣдь извѣстно, что русскій человѣкъ вообще не отличается умѣренностью, а русскій жандармъ въ особенности... Онъ любитъ власть, почетъ и уваженіе; за неоказаніе почета и уваженія виновный получалъ должное «внушеніе». Вотъ нѣкоторыя изъ картинокъ взаимныхъ отношеній желѣзнодорожныхъ служащихъ и желѣзнодорожной жандармской полиціи: «26 января, на ст. Ряжскъ, многочисленная публика въ залѣ 2-го класса была встревожена. Слышались отрывочныя замѣчанія: «Видѣли?» — «Видѣлъ; обоихъ повели». — «А вѣдь одѣты прилично и въ формѣ служащихъ».—«Такіе всегда одѣты прилично, сумѣютъ добыть костюмчикъ»... Но публика ошибалась: это не были переодѣтые любители чужой собственности. Это были: контролеръ поѣздовъ г. К. и помощникъ начальника

станціи г. П. Ихъ постигъ совершенно особенный случай. Они стояли у витрины съ стальными издѣліями и мирно бесѣдовали. Мимо быстро прошелъ начальникъ жандармскаго отдѣленія,— такъ быстро, что они не успѣли поклониться. Возвращаясь назадъ, начальникъ отдѣленія подошелъ къ нимъ и спросилъ: «Почему вы, господа, мнѣ не поклонились?» Они стали объясняться и оправдываться; тогда ихъ пригласили въ дежурную... Взволнованные и сконфуженные, они скромно, гуськомъ, пошли провожаемые насмѣшливыми взглядами публики. Въ кабинетѣ все объяснилось. Начальникъ отдѣленія вовсе не требовалъ отъ служащихъ никакихъ знаковъ подданичества, онъ желалъ только видѣть съ ихъ стороны преданность и уваженіе. Поклоны же суть видимое выраженіе такихъ чувствъ. Зачѣмъ же они не кланялись? Или они боялись, что у нихъ отвалится голова? Они должны всегда помнить, что старшимъ необходимо кланяться. Если, наконецъ, они не хотѣли кланяться лично ему, то могли поклониться въ его лицѣ представителю власти [1]). «Послѣ контролеръ утверждалъ, что ему неловко показаться въ поѣздѣ, такъ какъ часть публики видѣла, какъ его «повели» и не всякій повѣритъ, что повели только за недостатокъ почтительности».

Пишущему эти строки извѣстенъ, напримѣръ, такой фактъ, изъ очень недавняго прошлаго. На одной изъ большихъ станцій, гдѣ сосредоточено много служащихъ и рабочихъ, была истоплена желѣзнодорожная баня для служащихъ и рабочихъ по тягѣ. Обыкновенно бани топятся одинъ день для служащихъ

[1]) „Вѣстникъ Саратовскаго Отдѣленія Императорскаго Русскаго Техническаго Общества“ № 7—1905 г.

по ремонту пути, другой—для служащихъ по движенію и т. д. Когда баня была полна моющимися низшими служащими и рабочими и въ нее шли все новые и новые служащіе на смѣну уходящимъ, туда вошло нѣсколько жандармовъ и приказали немедленно очистить баню, а чтобы не вошли въ нее новые служащіе, у дверей всталъ жандармъ и никого не пропускалъ; всѣ служащіе возвращались обратно. Между тѣмъ, у многихъ свободнаго времени и было только на то, чтобы успѣть вымыться въ банѣ. Кромѣ того, чтобы находящіеся въ банѣ не смѣли домыться какъ слѣдуетъ, въ самой банѣ стоялъ одѣтый жандармъ и торопилъ служащихъ одѣваться. Такое нападеніе жандармовъ было вызвано тѣмъ обстоятельствомъ, что въ этотъ день баня понадобилась для супруги начальника жандармскаго отдѣленія.

Чтобы понять все значеніе такого издѣвательства надъ служащими и какія мысли вызываютъ у служащихъ такіе эксперименты надъ ними, нужно было посмотрѣть на ихъ угрюмыя лица и прислушаться къ ихъ глухому, пока сдержанному, ропоту...

Мы не будемъ продолжать описаніе дѣятельности жандармской полиціи и думаемъ, что «русскому обывателю», привыкшему за долгіе годы торжества произвола ко всякимъ подвигамъ нашей полиціи, легко себѣ представить и дѣятельность желѣзнодорожной полиціи, мало отличающейся отъ общей нашей «охранительницы».

III.

Такимъ образомъ, изъ бѣглаго очерка быта желѣзнодорож-

ныхъ служащихъ мы видимъ, что положеніе ихъ во всѣхъ отношеніяхъ весьма печально и не было никакихъ основаній думать, что положеніе это улучшится безъ всякаго участія въ этомъ самихъ служащихъ. Но правовыя условія жизни русскаго народа были таковы, что участіе всякаго рода тружениковъ въ улучшеніи своего положенія могло вылиться только въ форму забастовки, почему и желѣзнодорожные служащіе не имѣли другого пути, чтобы заявить о своихъ нуждахъ и желаніяхъ.

Во время первой забастовки служащіе предъявили своему начальству цѣлый рядъ требованій. Требованія эти по всѣмъ дорогамъ почти аналогичны, если не считать нѣкоторыхъ требованій мѣстнаго характера. Квалифицируя требованія желѣзнодорожныхъ служащихъ, мы получимъ слѣдующій перечень:

1) организація постояннаго бюро изъ выборныхъ, служащихъ для разработки и освѣщенія всѣхъ вопросовъ, касающихся служащихъ;

2) учрежденіе товарищескаго суда чести;

3) свобода собраній, для обсужденія вопросовъ, касающихся нуждъ служащихъ, въ помѣщеніяхъ управленія дорогъ и въ неслужебное время;

4) учрежденіе библіотекъ и читаленъ для служащихъ;

5) пересмотръ устава пенсіонныхъ кассъ;

6) составленіе, при участіи служащихъ, общаго положенія о служащихъ;

7) увеличеніе содержанія служащимъ и рабочимъ;

8) установленіе минимальнаго оклада для служащихъ и установленіе періодическихъ прибавокъ къ содержанію;

9) прекращеніе неплатныхъ сверхурочныхъ занятій и установленіе полуторной платы за сверхурочную работу;

10) урегулированіе правилъ о наградахъ и пособіяхъ;

11) уравненіе женщинъ въ правахъ по службѣ съ мужчинами;

12) установленія для всѣхъ конторскихъ служащихъ 6-тичасового, а для лицъ, занимающихся физическимъ трудомъ,— 8-ми часового рабочаго дня;

13) улучшеніе постановки врачебнаго дѣла;

14) отмѣна штрафовъ;

15) оставленіе на службѣ лицъ, принимавшихъ участіе въ забастовкѣ, безъ всякихъ вредныхъ послѣдствій для нихъ.

Этимъ перечнемъ почти исчерпываются требованія служащихъ, за исключеніемъ нѣкоторыхъ требованій мѣстнаго характера.

Дѣйствія желѣзнодорожной администраціи, которой указанныя требованія были предъявлены, на первыхъ порахъ были нерѣшительны и противорѣчивы. Съ одной стороны нужно было пригрозить и показать «бунтовщикамъ», что они не смѣютъ чего-нибудь требовать, а должны смиренно ждать, когда благодѣтельное начальство само улучшитъ ихъ положеніе; съ другой стороны—дороги бездѣйствовали и каждый день забастовки создавалъ громадныя осложненія и, помимо матеріальнаго ущерба, грозилъ бѣдствіями государственнаго характера. Что было дѣлать? И вотъ на большинствѣ желѣзныхъ дорогъ служащимъ объявляется, что все возможное будетъ сдѣлано для нихъ: объ увеличеніи жалованья служащимъ будутъ возбуждены ходатайства, рабочее время будетъ сокращено, пересмотръ устава пенсіонныхъ кассъ будетъ сдѣланъ, бюро служащихъ разрѣшается,

всѣмъ служащимъ гарантируется безнаказанность за предъявленіе требованій.

Служащіе ликуютъ, они торжествуютъ свою побѣду, имъ рисуется перспектива обновленной жизни, въ которой не будетъ мѣста произволу, вѣчному страху потерять мѣсто по капризу какого-нибудь начальника. Вѣдь имъ разрѣшается бюро изъ выборныхъ служащихъ, которое будетъ посредникомъ между начальствующими и подчиненными; оно будетъ выяснять нужды и служить сильнымъ и авторитетнымъ защитникомъ отъ несправедливыхъ обидъ и притѣсненій.

Но мечтамъ этимъ не суждено было сбыться. Если многіе начальники дорогъ, непосредственно знакомые съ ходомъ дѣлъ на дорогахъ, понимали необходимость въ уступкахъ служащимъ, то высшее начальство, отдѣленное отъ живого дѣла безчисленными канцеляріями и кабинетами, находило «непріемлемыми» требованія служащихъ и, по русскому обычаю, приступило къ карательнымъ мѣрамъ, для возстановленія спокойствія на желѣзныхъ дорогахъ.

11 февраля послѣдовало Высочайшее повелѣніе объ объявленіи желѣзныхъ дорогъ на военномъ положеніи. Мѣстное желѣзнодорожное начальство получило право своею властью подвергать своихъ служащихъ аресту до 7 дней; за самовольное оставленіе службы грозила тюрьма отъ 4 до 8 мѣсяцевъ. Уже это распоряженіе дало понять служащимъ, что къ попыткамъ ихъ улучшить свое положеніе въ Петербургѣ относятся весьма несочувственно. Правда, практически военное положеніе имѣло скорѣе мифическое значеніе, чѣмъ реальное, и создало, пожалуй, болѣе неудобное положеніе для начальствующихъ, чѣмъ для под-

чиненныхъ, но имъ имѣлось въ виду оказать извѣстное давленіе на служащихъ, чего, впрочемъ, совершенно не было достигнуто.

Затѣмъ 11—16 марта въ Петербургѣ, подъ предсѣдательствомъ начальника Управленія желѣзныхъ дорогъ, дѣйств. ст. сов. Думитрашко, состоялось особое совѣщаніе начальниковъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ и представителей частныхъ желѣзнодорожныхъ обществъ. Прежде всего, въ виду особой важности желѣзнодорожныхъ путей сообщенія, «совѣщаніе высказалось о желательности разработки и проведенія въ законодательномъ порядкѣ вопроса объ особомъ значеніи желѣзныхъ дорогъ въ ряду учрежденій государственнаго значенія, объ усиленной охранѣ непрерывности, срочности и безопасности движенія и объ усиленной отвѣтственности за проступки, направленные къ нарушенію непрерывности, срочности и безопасности движенія. Но на ряду съ такимъ проектируемымъ усиленіемъ отвѣтственности за проступки, направленные къ нарушенію непрерывности и срочности движенія, совѣщаніе, оцѣнивая особо исключительныя условія тяжелой, требующей постояннаго нервнаго напряженія, желѣзнодорожной службы, признало вполнѣ справедливымъ и соотвѣтственнымъ приступить къ разработкѣ возможныхъ и пріемлемыхъ, по его мнѣнію, улучшеній быта желѣзнодорожныхъ служащихъ».

Всѣ предположенія совѣщанія были такъ неопредѣленны, условны и ограничивались такими ничтожными улучшеніями быта служащихъ, и то только въ предположеніяхъ, что сколько-нибудь серьезнаго значенія труды этого совѣщанія имѣть не могли. Они могли имѣть значеніе только для рѣшенія вопроса

объ усиленной отвѣтственности за проступки желѣзнодорожныхъ агентовъ, направленные къ нарушенію непрерывности и срочности движенія...

Тѣмъ не менѣе, среди служащихъ еще продолжало господствовать убѣжденіе, что результаты январскихъ и февральскихъ событій еще не окончательно выяснились и что въ положеніи служащихъ будутъ проведены болѣе или менѣе значительныя улучшенія.

Но вотъ 29 марта послѣдовалъ циркуляръ министра путей сообщенія, дающій ясный и опредѣленный отвѣтъ на всѣ требованія служащихъ. Указавъ на нарушеніе служащими дисциплины и на недопустимость прекращенія движенія по желѣзнымъ дорогамъ, князь Хилковъ, между прочимъ, писалъ: «При разсмотрѣніи поданныхъ петицій выяснилось, что нѣкоторыя изъ заявленныхъ ходатайствъ вовсе непріемлемы и потому должны быть отклонены; сюда относятся, между прочимъ, ходатайства служащихъ о допущеніи постоянно дѣйствующей выборной организаціи для участія въ вопросахъ увольненія, пріема и перемѣщенія служащихъ и объ учрежденіи особаго «Бюро служащихъ». Другія ходатайства, хотя и пріемлемы, но требуютъ законодательнаго разрѣшенія; сюда относятся ходатайства объ урегулированіи положенія служащихъ, объ измѣненіи устава пенсіонныхъ кассъ и друг.

Наконецъ, главнѣйшая, обширнѣйшая часть ходатайствъ обнимаетъ собою улучшеніе матеріальнаго положенія служащихъ. По самому приблизительному подсчету, одновременное удовлетвореніе заявленныхъ служащими въ этой области ходатайствъ, въ полной ихъ мѣрѣ, вызвало бы столь значительныя ассигно-

ванія, которыя не могли бы быть отпущены безъ рѣзкаго нарушенія равновѣсія доходовъ и расходовъ желѣзныхъ дорогъ и безъ чрезмѣрнаго обремененія казны, даже при условіяхъ нормальнаго теченія экономической жизни страны, не говоря уже объ исключительныхъ условіяхъ переживаемаго тяжелаго времени войны, когда тяжесть ея отражается на неизбѣжномъ сокращеніи всѣхъ государственныхъ и общественныхъ расходовъ и сопровождается необходимостью обращаться къ сокращенію установленныхъ обычныхъ нормъ вознагражденія труда государственныхъ служащихъ, путемъ особо вводимаго для сего обложенія».

Далѣе министръ говоритъ, что имъ сдѣланы распоряженія объ улучшеніи и удовлетвореніи тѣхъ ходатайствъ служащихъ, которыя не вызываютъ денежныхъ ассигнованій казны и не нарушаютъ установленнаго служебнаго строя и, кромѣ того, сдѣлано распоряженіе о скорѣйшей подготовкѣ разнаго рода проектовъ, имѣющихъ цѣлью упорядоченіе желѣзнодорожной службы.

Послѣ этого циркуляра, даже для оптимически настроенныхъ желѣзнодорожниковъ стало ясно, что никакихъ улучшеній въ бытѣ служащихъ ожидать нельзя и что «все остается постарому».

Обѣщаніе изучить нѣкоторыя ходатайства и поторопиться подготовкой кое-какихъ проектовъ, конечно, нисколько не измѣняетъ дѣла, такъ какъ желѣзнодорожнымъ служащимъ больше, чѣмъ всѣмъ другимъ труженикамъ извѣстна способность петербургскихъ канцелярій къ разработкамъ и подготовкамъ разныхъ проектовъ.

Итакъ, циркуляръ 29 марта явился какъ бы заключительнымъ актомъ борьбы служащихъ за улучшеніе своего положенія. Издавая этотъ циркуляръ, министерство путей сообщенія не сомнѣвалось, конечно, что рѣшительный тонъ и мѣры строгости вернутъ желѣзнодорожнымъ служащимъ чувство почтенія къ начальству и прежнее усердіе къ дѣлу, и что забастовки и требованія, какъ явленія наносныя и случайныя, отойдутъ въ область воспоминаній.

Однако, распоряженіе министра путей сообщенія принесло совсѣмъ другіе результаты. Оно указало желѣзнодорожнымъ служащимъ на ихъ ошибку и толкнуло ихъ на правильный путь борьбы. Послѣ 29 марта служащіе поняли, что причина ихъ неудачъ лежитъ въ неорганизованности желѣзнодорожниковъ и что главный врагъ ихъ — политическое безправіе. И вотъ подъ вліяніемъ этого сознанія, среди желѣзнодорожныхъ служащихъ зарождается идея основать профессіонально-политическій союзъ, подъ знаменемъ котораго могли бы объединиться всѣ желѣзнодорожные служащіе; идея эта вскорѣ-же и получила свое осуществленіе.

20—21 апрѣля въ Москвѣ состоялся первый съѣздъ служащихъ 10 казенныхъ и частныхъ желѣзныхъ дорогъ, который и положилъ основаніе «Всероссійскому желѣзнодорожному союзу». Свое рѣшеніе съѣздъ мотивировалъ такъ:

«Недолгій, но поучительный опытъ желѣзнодорожнаго движенія ясно и опредѣленно показалъ, что всякія ходатайства и просьбы служащихъ и рабочихъ объ улучшеніи ихъ положенія останутся тщетными и безполезными до тѣхъ поръ, пока положеніе служащихъ и рабочихъ будетъ зависѣть исклю-

чительно отъ произвола всесильной бюрократіи. Подъ вліяніемъ страха передъ готовящимися волненіями и забастовками желѣзнодорожная администрація можетъ надавать различныхъ обѣщаній, но какъ только страхъ проходитъ, движеніе затихаетъ, и временная выборная организація, руководящая движеніемъ, прекращаетъ свое существованіе, желѣзнодорожная администрація или довольно безцеремонно уклоняется отъ исполненія своихъ обѣщаній, или преподноситъ ихъ подъ такимъ соусомъ, при которомъ они совершенно не отвѣчаютъ желаніямъ служащихъ и рабочихъ и не вносятъ никакихъ измѣненій въ ихъ положеніе. Выводъ изъ всего этого можетъ быть только одинъ: чтобы улучшить свое положеніе служащіе и рабочіе должны, оставивъ прежніе пріемы мирныхъ просьбъ и ходатайствъ, направить всѣ свои усилія на созданіе профессіональнаго Союза, который могъ бы охватить и объединить, по возможности, служащихъ и рабочихъ самыхъ разнообразныхъ профессій. Но какъ бы ни была велика солидарность желѣзнодорожныхъ тружениковъ въ дѣлѣ профессіональнаго Союза, жизненность и плодотворность послѣдняго немыслимы безъ наличности тѣхъ государственно-правовыхъ нормъ, которыя только и могутъ гарантировать успѣшное развитіе всякой общественной самодѣятельности. Здѣсь мы встрѣчаемся съ такими общеполитическими нуждами нашей родины, какъ свобода слова, печати, собраній, союзовъ, стачекъ, неприкосновенность личности и жилища. Отсюда вторымъ слѣдствіемъ, вытекающимъ изъ общихъ условій всякой профессіональной борьбы, является необходимость поставить дѣятельность Союза желѣзнодорожныхъ служащихъ на политическую почву. Въ такомъ пониманіи неотложныхъ нуждъ русской

дѣйствительности желѣзнодорожные служащіе и рабочіе будутъ идти рядомъ со всѣми, уже выступившими на путь освободительной борьбы. Въ частности желѣзнодорожный Союзъ ставитъ себѣ задачей корпоративную организацію желѣзнодорожныхъ тружениковъ и согласованіе коллективныхъ дѣйствій ихъ въ области профессіональныхъ и общегражданскихъ интересовъ. Въ виду того, что контингентъ служащихъ россійскихъ желѣзныхъ дорогъ охватываетъ массу лицъ самыхъ разнообразныхъ служебныхъ положеній и не однороденъ по соціальному составу (рабочіе, машинисты, инженеры, служащіе въ управленіяхъ и т. д.), объединяющая ихъ организація не можетъ присоединиться въ полномъ своемъ составѣ ни къ одной изъ существующихъ политическихъ партій. Цѣлью Союза является защита матеріальныхъ, правовыхъ, культурныхъ и служебныхъ интересовъ служащихъ и рабочихъ всѣхъ желѣзныхъ дорогъ, что можетъ быть достигнуто лишь при наличности демократическаго государственнаго строя. Поэтому самой главной задачей Союза является требованіе измѣненія существующаго государственнаго строя, и, какъ логическое слѣдствіе этого, требованіе созыва народныхъ представителей съ законодательной властью, выбранныхъ всѣмъ населеніемъ страны, на началахъ всеобщей, равной, прямой и тайной подачи голосовъ безъ различія пола, національности и вѣроисповѣданія. Эти условія представляютъ собою тотъ минимумъ, который позволитъ Союзу объединить большинство лицъ и группъ, принадлежащихъ къ различнымъ политическимъ партіямъ. Не считая, однако, возможнымъ ограничиваться голымъ провозглашеніемъ принциповъ и желая стать съ первыхъ же шаговъ на путь корпоративной дѣятель-

ности, Союзъ беретъ на себя и фактическое осуществленіе въ предѣлахъ желѣзнодорожной корпораціи свободы слова и собраній, а также организацію стачекъ, какъ частныхъ, такъ всеобщихъ и допускаетъ организаціонное самоопредѣленіе могущихъ возникнуть въ средѣ желѣзнодорожныхъ корпорацій профессіональныхъ рабочихъ союзовъ».

Такова платформа «Всероссійскаго желѣзнодорожнаго союза».

На съѣздѣ было избрано центральное бюро, которому было поручено веденіе дѣлъ союза и созывъ второго съѣзда. Затѣмъ были установлены принципы организаціи союза, сущность которыхъ сводится къ слѣдующему. На каждой дорогѣ образовывается отдѣленіе союза—мѣстный комитетъ дороги, въ составъ котораго входятъ представители отъ всѣхъ группъ служащихъ и рабочихъ; группу же составляетъ каждая административная единица: отдѣлъ, станція, участокъ, мастерскія и проч. Члены союза уплачиваютъ по $^1/_2$% своего заработка; деньги передаются казначею своей группы, который половину денегъ сдаетъ въ комитетъ дороги, а другая половина идетъ на нужды группы (покупка литературы, расходы по собраніямъ и проч.). Часть денегъ комитеты дорогъ сдаютъ въ центральное бюро на общія нужды союза, а остальныя деньги расходуются на дѣла по своей дорогѣ.

Въ маѣ мѣсяцѣ къ союзу присоединились служащіе 8-ми желѣзныхъ дорогъ Западнаго края и царства Польскаго, принявшіе платформу союза съ нѣкоторыми, впрочемъ, дополненіями. Тоже сдѣлали и служащіе нѣкоторыхъ другихъ дорогъ и, такимъ образомъ, дѣятельность союза распространилась на большинство русскихъ желѣзныхъ дорогъ. 22—24 іюля въ

Москвѣ состоялся второй съѣздъ представителей желѣзнодорожныхъ служащихъ. На этотъ съѣздъ прибыли представители служащихъ 22 дорогъ. Изъ докладовъ, сдѣланныхъ на съѣздѣ, выяснилось, что число желѣзнодорожныхъ служащихъ и рабочихъ, вошедшихъ въ составъ союза, постепенно увеличивается, и что на дорогахъ довольно успѣшно дѣйствуютъ мѣстныя отдѣленія союза. Ближайшей своей задачей съѣздъ призналъ подготовку одновременной на всѣхъ дорогахъ политической забастовки, съ цѣлью ускорить ту общую политическую реформу, о необходимости которой такъ единодушно высказалась вся мыслящая Россія. Опредѣлить моментъ забастовки съѣздъ возложилъ на центральное бюро, которое было оставлено въ прежнемъ составѣ. Кромѣ того, съѣздъ поручилъ центральному бюро выработать уставъ желѣзнодорожнаго союза въ духѣ установленныхъ на первомъ съѣздѣ принциповъ организаціи и немедленно ввести его въ дѣйствіе, а на окончательное утвержденіе представить третьему съѣзду союза (уставъ см. въ концѣ брошюры).

Считаю не лишнимъ отмѣтить одинъ эпизодъ ихъ второго съѣзда. Пріѣхавшіе на съѣздъ представители служащихъ польскихъ дорогъ настаивали на включеніи въ программу требованій признанія за окраинами права на государственное самоопредѣленіе. По этому поводу между членами съѣзда произошелъ крупный расколъ и, когда большинствомъ голосовъ требованіе поляковъ было удовлетворено, то нѣкоторые изъ членовъ, примыкающихъ къ соціалъ-демократической партіи, заявили о своемъ выходѣ изъ союза. Хотя выходъ изъ союза нѣкоторыхъ его членовъ и не имѣлъ никакихъ послѣдствій для союза, тѣмъ не менѣе центральное бюро, желая уничтожить разногласіе и оста-

вить союзъ безпартійнымъ, сочло необходимымъ обратиться ко всѣмъ комитетамъ дорогъ съ предложеніемъ обсудить вопросъ на мѣстахъ, съ цѣлью оставить союзъ съ прежней программой. И такъ какъ отъ большинства комитетовъ пришли отвѣты о желательности оставить союзъ съ старой программой, то предложеніе польскихъ членовъ съѣзда и не было внесено въ программу.

IV.

Послѣ второго съѣзда дѣятельность союза была направлена, главнымъ образомъ, къ подготовкѣ всеобщей политической забастовки. Съ этой цѣлью устраивались массовки, издавались листки и т. п. Самой трудной, конечно, задачей было опредѣлить удачный моментъ для начала забастовки. Центральному бюро союза приходилось считаться не только съ общимъ настроеніемъ въ странѣ, но необходимо было также выбрать такой моментъ, когда массы желѣзнодорожниковъ непосредственно были заинтересованы какимъ-либо касающимся ихъ явленіемъ. И такой моментъ, какъ показали результаты, былъ выбранъ центральнымъ бюро вполнѣ удачно.

20 сентября въ Петербургѣ открылся съѣздъ представителей желѣзнодорожныхъ служащихъ, созванный министерствомъ путей сообщенія для разработки уставовъ пенсіонныхъ и сберегательно-вспомогательныхъ кассъ. Для желѣзнодорожниковъ вопросъ о пенсіонныхъ кассахъ былъ больнымъ вопросомъ, и поэтому они съ живѣйшимъ интересомъ слѣдили за работой своихъ представителей. Рѣшительное желаніе членовъ съѣзда расширить свою компетенцію встрѣтило, по обыкновенію, оппо-

зицію со стороны министерства путей сообщенія, изъ дѣйствій котораго было ясно, что едва-ли труды съѣзда пойдутъ дальше министерскихъ архивовъ, что впослѣдствіи и подтвердилось. Разумѣется, настроеніе желѣзнодорожниковъ повышалось. Съ другой стороны, общее оппозиціонное настроеніе въ странѣ крѣпло и, въ частности, въ Москвѣ стали вспыхивать частичныя забастовки въ разныхъ отрасляхъ труда. Заработала полиція и казаки, появились жертвы казацкой расправы. Все это настолько подняло настроеніе, что желѣзнодорожники московскаго узла каждый часъ могли забастовать. Центральное бюро союза рѣшило воспользоваться такимъ положеніемъ и объявить всеобщую желѣзнодорожную забастовку.

Сначала день объявленія забастовки былъ назначенъ на 4-е октября. Передъ этимъ центральное бюро союза вошло въ переговоры съ партіями и политически-профессіональными союзами относительно совмѣстныхъ дѣйствій. Соціалъ-демократы заявили, что въ мастерскихъ нѣкоторыхъ дорогъ, гдѣ у нихъ имѣются организаціи, они начнутъ забастовку первыми, но отъ объявленія общей забастовки они отказываются, такъ какъ считаютъ моментъ неподходящимъ. Соціалисты-революціонеры и почти всѣ союзы изъявили готовность примкнуть къ забастовкѣ. Однако 4-го числа забастовка не началась и къ 6-му окончательно выяснилось, что призывъ с.-д. желѣзнодорожныхъ организацій къ забастовкѣ не имѣлъ никакого успѣха и нѣтъ никакой надежды на забастовку. Тогда центральное бюро союза, находя невозможнымъ откладывать забастовку, рѣшило само начать ее и быстро былъ разработанъ планъ забастовки, которая окончательно была назначена на 7-е октября.

Въ назначенный день, 7 октября, прекратили работу, согласно разработанному наканунѣ плану, машинисты и управленіе Казанской дороги, а затѣмъ управленіе и мастерскія Ярославской дороги. На другой день, 8-го октября, къ назначенному часу собралась на Чистыхъ прудахъ партія желѣзнодорожниковъ и, разбившись на небольшія кучки, отправилась по остальнымъ управленіямъ московскихъ дорогъ, въ которыхъ забастовщики уже ожидались. Немедленно были прекращены работы во всѣхъ управленіяхъ дорогъ и вездѣ управленскіе служащіе снимали затѣмъ съ работъ служащихъ московскихъ станцій. Къ вечеру отправка поѣздовъ прекратилась, продолжали приходить поѣзда только въ Москву. Въ тотъ же день отъ центральнаго бюра были разосланы комитетомъ всѣхъ дорогъ заранѣе условленныя телеграммы о началѣ забастовки, которая затѣмъ широкой волной разлилась по всей Россіи. И тамъ, гдѣ прекращалось движеніе поѣздовъ по желѣзнымъ дорогамъ, забастовка распространялась на всѣ отрасли труда—фабрики, заводы, городскія предпріятія и проч.

Администрація пыталась было парализовать забастовку, но напрасны были ея усилія. Въ первые-же дни многіе члены союза были арестованы, но арестованныхъ замѣняли другіе. Когда-же забастовка распространилась на другія предпріятія: фабрики, заводы, кредитныя учрежденія, земскія и городскія самоуправленія и проч., тогда былъ образованъ въ Москвѣ «Московскій стачечный комитетъ», ядро котораго составляли комитеты мѣстныхъ желѣзныхъ дорогъ, затѣмъ въ него входили по 1 — 2 представителя отъ каждаго предпріятія. Этотъ стачечный комитетъ являлся руководителемъ забастовки всѣхъ предпріятій Москвы.

10-го октября въ Москву, какъ центръ забастовочнаго движенія, прибылъ министръ путей сообщенія князь Хилковъ съ съ цѣлію принять мѣры къ прекращенію забастовокъ, но приглашенные имъ депутаты желѣзнодорожниковъ заявили князю, что впредь до освобожденія арестованныхъ товарищей они не желаютъ входить ни въ какіе переговоры съ администраціей. Князь Хилковъ, понявъ всю безплодность своихъ попытокъ, поспѣшилъ вернуться въ Петербургъ, что ему удалось съ большими трудностями—ѣхалъ онъ на паровозѣ.

Объявляя забастовку, центральное бюро союза выставило слѣдующую программу требованій:

1) Увеличеніе заработной платы для служащихъ и рабочихъ до такой нормы, которая необходима для удовлетворенія матеріальныхъ и духовныхъ нуждъ работника и его семьи.

2) Установленіе рабочаго времени для всѣхъ безъ исключенія желѣзнодорожныхъ работниковъ не свыше 8 час. въ сутки или не болѣе 48 час. въ недѣлю.

3) Образованіе бюро или комиссій изъ выборныхъ отъ служащихъ и рабочихъ для совмѣстнаго разрѣшенія съ администраціей дороги вопросовъ объ увольненіяхъ, перемѣщеніяхъ и пріему служащихъ и рабочихъ, а также для разрѣшенія всѣхъ недоразумѣній, возникающихъ между служащими и администраціей дороги.

4) Уничтоженіе существующей пенсіонной кассы съ возвратомъ всѣхъ взносовъ съ процентами ея участникамъ и учрежденіе взамѣнъ ея государственнаго страхованія за счетъ желѣзныхъ дорогъ.

5) Коренное преобразованіе дѣла медицинской помощи.

6) Открытіе за счетъ дорогъ для служащихъ и рабочихъ и ихъ семей необходимаго количества учебныхъ заведеній, библіотекъ и читаленъ.

7) Свобода собраній, сходокъ, союзовъ, организацій, слова, печати и стачекъ, неприкосновенность личности и жилищъ.

8) Созывъ всероссійскаго съѣзда делегатовъ отъ служащихъ и рабочихъ всѣхъ желѣзныхъ дорогъ для выработки новаго положенія о желѣзнодорожныхъ служащихъ и рабочихъ.

9) Въ виду того, что при существующемъ полицейско-чиновническомъ строѣ всѣ вышеуказанныя требованія, какъ показалъ недавній опытъ, не могутъ быть удовлетворены, необходимъ созывъ народныхъ представителей съ законодательной властью, выбранныхъ всѣмъ населеніемъ страны всеобщимъ, прямымъ, равнымъ и тайнымъ голосованіемъ безъ различія національности, пола и вѣроисповѣданія, для выработки новыхъ основныхъ законовъ страны въ интересахъ трудящихся классовъ.

10) Неприкосновенность всѣхъ участниковъ забастовки и возвращеніе всѣхъ пострадавшихъ за участіе въ забастовкахъ и союзахъ.

11) Полная амнистія пострадавшимъ за такъ-называемыя политическія и религіозныя преступленія.

Высочайшій Манифестъ 17 октября былъ объявленъ въ газетахъ 18-го и въ этотъ же день состоялось засѣданіе Московскаго стачечнаго комитета. Было постановлено прекратить забастовку съ 19 октября и объявить слѣдующій манифестъ къ забастовщикамъ:

Манифестъ Московскаго стачечнаго комитета.

«Московскій стачечный комитетъ, принимая во вниманіе, что вопросъ о продолженіи или прекращеніи всеобщей политической забастовки, начатой всѣми рабочими и служащими сообща, всѣми же сообща и долженъ быть разрѣшенъ, приглашаетъ всѣхъ забастовавшихъ рабочихъ и служащихъ немедленно собираться по профессіямъ, фабрикамъ и заводамъ въ мѣстахъ, особо указанныхъ стачечными комитетами.

Съ своей стороны, Московскій стачечный комитетъ заявляетъ, что объединенный пролетаріатъ всей Россіи 17 октября с. г. силой добился отъ самодержавнаго правительства признанія, правда, пока только на словахъ, нѣкоторыхъ изъ его требованій.

Совѣтуя товарищамъ-пролетаріямъ временно прекратить всеобщую забастовку, комитетъ предлагаетъ имъ заявлять, что пролетаріи и всѣ вмѣстѣ съ ними забастовавшіе берутся за работу съ тѣмъ, чтобы возможно совершеннѣе сорганизоваться, собрать необходимыя средства, организовать всеобщее вооруженіе пролетаріата и продолжать дальнѣйшую борьбу подъ знаменемъ соціализма, впредь до достиженія въ ближайшемъ же будущемъ нижеслѣдующихъ, выставленныхъ всѣми трудящимися, требованій, неудовлетворенныхъ правительствомъ въ Манифестѣ 17 октября:

1) Фактическое проведеніе въ жизнь неприкосновенности личности и жилища, свободы слова, печати, совѣсти, собраній, союзовъ и стачекъ.

2) Созывъ учредительнаго собранія на началахъ всеобщаго,

безъ различія пола и національности, равнаго, прямого и тайнаго избирательнаго права.

3) Амнистія всѣхъ пострадавшихъ за политическія и религіозныя убѣжденія, а также за стачки и крестьянскія движенія.

4) Удовлетвореніе въ законодательномъ порядкѣ основныхъ насущныхъ соціально-экономическихъ нуждъ рабочихъ и служащихъ. Вмѣстѣ съ тѣмъ, Московскій стачечный комитетъ приглашаетъ всѣхъ рабочихъ и служащихъ уполномочить своихъ делегатовъ, Московскій стачечный комитетъ и комитеты партій соціалъ-демократовъ и соціалистовъ-революціонеровъ совмѣстно обсудить и намѣтить день новой всеобщей политической забастовки, когда къ тому встрѣтится надобность, опросивъ для этого своевременно собранія своихъ товарищей.

Наконецъ, Московскій стачечный комитетъ приглашаетъ стачечные комитеты, выбранные по отдѣльнымъ фабрикамъ, заводамъ, желѣзнымъ дорогамъ и профессіямъ, выработавъ свои экономическія требованія для отдѣльныхъ категорій рабочихъ и служащихъ, предъявить ихъ кому слѣдуетъ, при чемъ заявляетъ, что весь пролетаріатъ поддержитъ всѣми имѣющимися у него средствами, до всеобщей забастовки включительно, эти требованія, а также и каждаго уволеннаго за забастовку.

Итакъ, товарищи, въ борьбѣ обрѣтемъ мы право свое. Будемъ же дружны, будемъ итти попрежнему всѣ вмѣстѣ, свято помня девизъ международнаго соціализма: «Пролетаріи всѣхъ странъ соединяйтесь!»

Центральное бюро союза, присоединяясь къ рѣшенію стачечнаго комитета, 18 же октября разослало отъ себя по всѣмъ дорогамъ телеграммы о прекращеніи желѣзнодорожной забастовки.

19 октября во всѣхъ управленіяхъ московскихъ дорогъ съ утра происходили сходки служащихъ и рабочихъ, и въ тотъ же день на московскихъ дорогахъ возобновились работы.

Забастовка же на другихъ дорогахъ прекратилась не сразу, такъ какъ на многихъ дорогахъ телеграмму центральнаго бюро сочли за правительственную провокацію и потребовали делегатовъ отъ бюро. Такъ, наприм., изъ Саратова пріѣзжалъ въ Москву делегатъ и требовалъ отъ центральнаго бюра посылки по линіи кого-либо изъ членовъ, такъ какъ желѣзнодорожники въ противномъ случаѣ отказывались приступить къ работамъ. Поэтому на ликвидацію желѣзнодорожныхъ забастовокъ понадобилось дней 10 и уже послѣ 28 октября бастовали только Привислинскія и Варшаво-Вѣнская дороги, требуя отмѣны военнаго положенія въ Польшѣ.

V.

Послѣ 17 октября «Всероссійскій желѣзнодорожный союзъ» сразу занялъ выдающееся положеніе. Всѣ союзныя организаціи были явочнымъ порядкомъ легализированы, и въ союзъ стали вступать желѣзнодорожники цѣлыми массами. Желѣзнодорожное начальство, прежде всегда холодное и не входящее въ нужды подчиненныхъ, сразу перемѣнило свою политику. Оно стало внимательно относиться къ требованіямъ союзныхъ организацій и всячески избѣгать открытаго столкновенія. Многія начальствующія лица стали просить о зачисленіи ихъ въ союзъ и, называя подчиненныхъ «товарищами», явно у нихъ заискивали. Положеніе союза еще болѣе упрочилось послѣ того, какъ 21 октября у гр. Витте были делегаты отъ организацій желѣзнодо-

рожныхъ служащихъ и съ его согласія разослали по желѣзнымъ дорогамъ слѣдующую телеграмму:

1) Согласно Высочайше утвержденному докладу, неотлагательно увеличивается содержаніе всѣмъ низшимъ служащимъ и рабочимъ, и улучшается ихъ матеріальный бытъ; испрашиваемый повышенный кредитъ на сей предметъ будетъ утвержденъ полностью.

2) Неотлагательно образуется комиссія, съ участіемъ свободно избранныхъ представителей служащихъ и рабочихъ, для выработки мѣропріятій по улучшенію экономическаго и правового положенія служащихъ и рабочихъ.

3) Корпоративная организація желѣзнодорожныхъ служащихъ и рабочихъ на началахъ, примѣняемыхъ въ Западной Европѣ и Америкѣ, пріемлема немедленно.

4) Военное положеніе на желѣзныхъ дорогахъ немедленно снимается.

5) Разрѣшаются собранія служащихъ на всѣхъ желѣзныхъ дорогахъ, въ помѣщеніяхъ и предѣлахъ дорогъ, для обсужденія вопросовъ о забастовкѣ и о своихъ нуждахъ, безъ предварительнаго увѣдомленія полиціи.

6) Забастовщикамъ обезпечивается полная неприкосновенность и принимаются обратно всѣ уволенные за забастовку.

7) Отмѣняются всѣ ограничительные циркуляры и распоряженія о пріемѣ и продолжительности службы лицъ польскаго происхожденія на дорогахъ Царства Польскаго, Юго-Западнаго и Западнаго края, и

8) допускается во внутреннемъ коренномъ дѣлопроизводствѣ на частныхъ жел. дорогахъ Царства Польскаго польскій языкъ.

Делегаты забастовочнаго центральнаго комитета.

Послѣ этой телеграммы въ союзъ совершенно открыто стали вступать даже самые трусливые и забитые служащіе. Передъ союзными организаціями стояла огромная созидательная работа. Необходимо было широко распространить идеи союза и привлечь къ нему самые отсталые слои желѣзнодорожниковъ, чтобы сдѣлать союзъ еще болѣе могучимъ на случай необходимости новой борьбы. Съ другой стороны, нужно было немедленно приступить къ детальной выработкѣ экономическихъ и служебно-правовыхъ требованій, для предъявленія ихъ начальству, такъ какъ служащіе и рабочіе ждали улучшенія ихъ матеріальнаго положенія. Въ виду чрезвычайнаго разнообразія должностей и положеній желѣзнодорожниковъ, а также въ виду разбросанности линій, задача о выработкѣ требованій представлялась весьма сложной и трудной. Необходимо было принять во вниманіе всѣ категоріи труда желѣзнодорожниковъ и призвать къ работѣ представителей всѣхъ группъ. На большинствѣ дорогъ быстро были устроены выборы делегатовъ, которые составили бюро служащихъ и рабочихъ, называвшіяся на нѣкоторыхъ дорогахъ исполнительными комиссіями. Администрація дорогъ вездѣ содѣйствовала комиссіямъ въ разработкѣ требованій, безпрепятственно предоставляла помѣщенія для собраній, разрѣшала делегатамъ съѣзжаться въ одномъ мѣстѣ, входила съ организаціями въ сношенія и т. д.

Основными требованіями желѣзнодорожники считали:

1) Образованіе постояннаго бюро (на каждой дорогѣ) изъ выборныхъ служащихъ, для обсужденія всякаго рода нуждъ желѣзнодорожниковъ;

2) учрежденіе товарищескаго суда чести; на нѣкоторыхъ дорогахъ суды чести уже работали до декабря;

3) учрежденіе примирительныхъ камеръ для разбора недоразумѣній между служащими и начальствомъ по поводу увольненій, перемѣщеній, административныхъ взысканій и проч., и

4) увеличеніе содержанія желѣзнодорожникамъ, реорганизація пенсіонныхъ кассъ и разныя улучшенія въ бытѣ желѣзнодорожниковъ.

Требованія служащихъ каждой дороги предполагалось согласовать съ требованіями служащихъ другихъ дорогъ и поэтому собирались узловые комитеты дорогъ для устраненія рѣзкихъ уклоненій отъ нормы въ требованіяхъ, но не вездѣ удалось это сдѣлать, такъ какъ скоро положеніе дѣлъ измѣнилось.

На ряду съ выработкой детальной программы требованій, союзныя организаціи занялись вопросомъ о реорганизаціи веденія желѣзнодорожнаго хозяйства, съ цѣлью удешевить управленіе дорогами и улучшить постановку желѣзнодорожнаго дѣла. Въ этой области работы предстояло очень много. Вѣдь всѣмъ извѣстно, что желѣзнодорожное хозяйство (въ особенности казенныхъ дорогъ) ведется изъ рукъ вонъ плохо, казенныя дороги даютъ убытки (напр., за одинъ только 1904 г. онѣ дали 64 милл. рубл. убытка). Чтобы показать, какъ ведется наше желѣзнодорожное хозяйство, достаточно указать два-три примѣра. При средней скорости поѣздовъ въ 25 верстъ въ часъ, пробѣгъ вагоновъ и паровозовъ составляетъ всего лишь 2—3 версты въ часъ (это по отчетамъ министерства пут. сообщ.). Слѣдовательно, вагоны и паровозы въ десять разъ больше стоятъ, чѣмъ ходятъ. Ничтожныя постройки на желѣзныхъ дорогахъ продолжаются по 4—5 лѣтъ, тогда какъ огромныя постройки частныхъ лицъ заканчиваются въ 5—6 мѣсяцевъ и

т. д. Само собою понятно, что все это происходитъ потому, что никому нѣтъ дѣла до богатства народа. Начальство занято, главнымъ образомъ, «канцелярскими отписками», да сохраненіемъ спокойствія на желѣзныхъ дорогахъ, совершенно не интересуясь техникой дѣла и большей продуктивностью его. Все равно вѣдь въ извѣстное число выдадутъ жалованье, какъ бы плохо ни шло дѣло, такъ зачѣмъ же утруждать свое драгоцѣнное здоровье сложными занятіями по желѣзнодорожному хозяйству. И не мудрено, что желѣзнодорожные инженеры, просидѣвшіе нѣсколько лѣтъ на желѣзныхъ дорогахъ, кажутся, за немногими исключеніями, какими-то манекенами, совершенно лишенными всякой иниціативы и способными только сидѣть въ своихъ роскошныхъ кабинетахъ, да подписывать «отношенія», не читая ихъ.

Въ свою очередь, младшіе служащіе, зная о любви начальства къ спокойствію, нехотя тянутъ свою лямку, боясь поднять какой-нибудь вопросъ, боясь проявить хоть какую-нибудь иниціативу, а то вѣдь какъ разъ сочтутъ за «крамольника» и тогда ужъ извѣстная дорога...

Всероссійскій желѣзнодорожный Союзъ, ставя себѣ важныя задачи поднять положеніе служащихъ и рабочихъ и улучшить веденіе желѣзнодорожнаго хозяйства, является прежде всего великой созидательной силой, а не только разрушительной, какъ стараются обрисовать его защитники старой полицейской Россіи.—Признавая желѣзнодорожныя забастовки крайне разорительными для массы жителей, Союзъ находилъ необходимымъ прибѣгать къ нимъ только въ самыхъ исключительныхъ случаяхъ, когда, наприм., правительство вздумало-бы отнять у

народа объявленныя свободы, или что-нибудь подобное. Послѣ октября массы желѣзнодорожниковъ совсѣмъ не думали о забастовкѣ, т. к. подавляющее большинство не сомнѣвалось, что всѣ свободы воплотятся въ жизнь и нужды желѣзнодорожниковъ будутъ скоро удовлетворены. Однако надеждамъ этимъ не суждено было осуществиться. Вскорѣ-же вѣтеръ подулъ съ другой стороны и реакція все громче и громче заявляла о своемъ существованіи. Въ ноябрѣ были конфискованы всѣ соціалистическія газеты, арестованы члены петербургскаго совѣта рабочихъ депутатовъ, а также и центральный комитетъ крестьянскаго союза. Петербургскій пролетаріатъ отвѣтилъ на всѣ эти репрессіи демонстративной забастовкой, въ которой приняли участіе и желѣзнодорожные служащіе петербургскаго узла. — Во время забастовки почтово-телеграфныхъ учрежденій, желѣзнодорожники должны были поддержать товарищей, не принимая телеграммъ для отсылки по желѣзнодорожному телеграфу.

Словомъ, съ каждымъ днемъ положеніе становилось все болѣе и болѣе грознымъ. Тутъ какъ разъ начальникъ управленія жел. дорогъ генералъ Шауфусъ сдѣлалъ телеграфное распоряженіе о недопущеніи собраній желѣзнодорожныхъ служащихъ и рабочихъ. Это распоряженіе страшно возмутило желѣзнодорожниковъ, которые начали сомнѣваться въ осуществленіи обѣщанныхъ манифестомъ 17 октября политическихъ правъ и въ улучшеніи своего матеріальнаго положенія. Желѣзнодорожники стали порываться начать забастовку и Союзу съ трудомъ удавалось сдерживать частныя выступленія желѣзнодорожниковъ. А репрессіи все увеличивались и увеличивались. Центральное бюро Союза нашло необходимымъ созвать конференцію для рѣшенія вопроса

о тактикѣ въ ближайшемъ будущемъ. Конференція была назначена на 5 декабря. — Тѣмъ временемъ появился циркуляръ министра путей сообщенія г. Немѣшаева, уничтожающій для желѣзнодорожниковъ всѣ свободы, возвѣщенныя манифестомъ 17 октября. Возбужденіе желѣзнодорожниковъ росло и когда появились телеграммы о смертномъ приговорѣ надъ желѣзнодорожниками въ Кушкѣ за принадлежность къ союзу, то возмущеніе желѣзнодорожниковъ достигло крайней степени. Со всѣхъ дорогъ немедленно посыпались въ Петербургъ телеграммы съ требованіемъ отмѣны смертной казни надъ товарищами въ Кушкѣ, съ угрозой въ противномъ случаѣ немедленной всеобщей забастовкой. На этотъ разъ правительство уступило и приговоръ былъ отмѣненъ. Затѣмъ былъ изданъ законъ 2 декабря объ усиленной отвѣтственности за забастовки и законъ этотъ не остался безъ вліянія на желѣзнодорожную массу.

5-го декабря собралась въ Москвѣ конференція, которая констатировала возбужденное настроеніе желѣзнодорожниковъ и неизбѣжность новой забастовки, въ виду продолжающихся репрессій и явной отмѣны манифеста 17 октября.

6-го декабря совѣтомъ рабочихъ депутатовъ и крайними лѣвыми партіями рѣшена была всеобщая политическая забастовка, и конференція не сочла возможнымъ уклониться отъ объявленія желѣзнодорожной забастовки. Въ ночь на 7-ое декабря была разослана слѣдующая телеграмма:

По всѣмъ станціямъ управл. и правленіямъ россійскихъ жел. дор. всѣмъ служащимъ, мастеровымъ и рабочимъ.

Товарищи! Правительство, уступившее подъ давленіемъ все-

общей октябрьской забастовки и объявившее 17 минувшаго октября высочайшій манифестъ о свободѣ слова, собраній, союзовъ и неприкосновенности личности, теперь отказывается отъ своего манифеста; вмѣсто свободы слова оно закрываетъ лучшія газеты, вмѣсто свободы собраній — разгоняетъ ихъ, вмѣсто свободы союзовъ — грозитъ тюрьмой за участіе въ желѣзнодорожномъ и почтово-телеграфномъ союзахъ, вмѣсто неприкосновенности личности—арестовываетъ Совѣтъ Рабочихъ Депутатовъ въ Петербургѣ, членовъ крестьянскаго союза въ Москвѣ и прочихъ гражданъ въ другихъ мѣстностяхъ Россіи. Оно выбрасываетъ сотни тысячъ фабрично-заводскихъ рабочихъ на улицу, оно усмиряетъ голодныхъ крестьянъ помощью генералъ-адъютантовъ и пулеметовъ, оно предаетъ военно-полевому суду возставшихъ солдатъ и матросовъ.

Товарищи! Каждый изъ насъ понимаетъ, что безъ упомянутыхъ выше свободъ и нашихъ союзныхъ организацій, наше экономическое и правовое положеніе не только не улучшится, но станетъ еще хуже. Правительство наканунѣ банкротства, и мы рискуемъ потерять даже и тѣ сбереженія, которыя внесены нами въ пенсіонныя и сберегательныя кассы. Запрещая и нарушая свободы, объявленныя манифестомъ 17 октября, правительство, такимъ образомъ, само становится «мятежнымъ», поэтому «крамольники» не тѣ, кто борется за свободу, а само правительство, которое нарушаетъ имъ же изданные законы.

Товарищи! Дальше терпѣть нельзя! Правительство вызываетъ насъ на новый бой. Пусть будетъ такъ! Вина за послѣдствія падетъ на преступное петербургское правительство.

Конференція депутатовъ отъ 29 жел. дорогъ совмѣстно съ

центральнымъ бюро Всероссійск. Желѣзнодорожнаго Союза, присоединяясь къ постановленіямъ Совѣтовъ Рабочихъ Депутатовъ Петербурга и Москвы, объявляетъ съ 7 сего декабря всеобщую политическую забастовку; объявляя эту забастовку мы беремъ на себя возвращеніе войскъ изъ Манджуріи и доставимъ эти войска въ Россію гораздо скорѣе, чѣмъ это сдѣлало бы правительство; при этомъ обращаемся къ нашимъ братьямъ военнымъ въ Манджуріи, чтобы они сами во время слѣдованія по жел. дорогамъ оказывали содѣйствіе нашимъ организаціямъ и поддерживали порядокъ, установленный нами. Пассажировъ, захваченныхъ забастовкой въ пути, мы доставимъ до ближайшаго города въ направленіи ихъ слѣдованія. Кромѣ того, мы примемъ всѣ мѣры для перевозки продовольственнаго хлѣба голодающимъ крестьянамъ и провизіи для товарищей на линіи.

Отъ стараго правительства ждать болѣе нечего: оно изжило себя. Только учредительное собраніе, избранное на началахъ всеобщаго, равнаго, прямого и тайнаго голосованія выведетъ Россію изъ того положенія, въ которое ее поставило преступное правительство. И до тѣхъ поръ, пока существуетъ военное положеніе, усиленная окрана; пока свободѣ слова, печати, собраній, союзовъ и неприкосновенности личности угрожаетъ опасность — всеобщая политическая забастовка не можетъ прекратиться, она должна продолжаться.

Итакъ, товарищи, смѣло и дружно на борьбу за освобожденіе всего народа. Мы не одни, городской пролетаріатъ, трудовое крестьянство и сознательная часть арміи и флота уже возстали за народную свободу, за землю, за волю!

Конференція депутатовъ отъ 29 ж. дорогъ и Центрального бюро Всероссійскаго желѣзнодорожнаго Союза.

Забастовка началась весьма дружно и скоро перешла въ Москвѣ и нѣкоторыхъ другихъ мѣстахъ въ вооруженное возстаніе.

VI.

Всѣмъ извѣстно, какъ расправилось правительство съ желѣзнодорожниками, какъ оно отомстило недавнимъ побѣдителямъ. Сотни убитыхъ, тысячи арестованныхъ и десятки тысячъ уволенныхъ желѣзнодорожниковъ—таковы результаты декабрьской борьбы. Но могучую организацію не удалось уничтожить «съ корнемъ», несмотря на всю неразборчивость въ средствахъ уничтоженія. Уже съ начала марта, а мѣстами и раньше, дѣятельность союза стала возстанавливаться, и вновь стали появляться среди желѣзнодорожниковъ призывы союзныхъ комитетовъ къ возстановленію мѣстныхъ организацій по дорогамъ. «Мы стоимъ на порогѣ великихъ событій,—говорилъ, между прочимъ, одинъ изъ московскихъ комитетовъ желѣзнодорожникамъ,—и эти событія должны насъ встрѣтить сильными и сплоченными въ одной общей неразрывной трудовой арміи. Помимо всего этого, продолженіе организаціи союза обязываетъ насъ и тотъ нравственный долгъ, который мы имѣемъ передъ нашими пострадавшими товарищами. Они должны быть возстановлены въ своихъ правахъ по службѣ, а этого мы можемъ требовать только черезъ такую сильную организацію, какъ «Всероссійскій желѣзнодорожный Союзъ». Товарищи! Дѣло стоившее столькихъ жертвъ и усилій не должно быть погребено! Этого требуетъ

нашъ долгъ, наше благо и наше достоинство честныхъ тружениковъ и передовыхъ борцовъ за свободу и справедливость!»

Въ половинѣ апрѣля 1906 года центральному бюро Союза удалось созвать конференцію изъ делегатовъ отъ комитетовъ желѣзныхъ дорогъ.

«По ознакомленіи съ положеніемъ дѣлъ на 21 дорогѣ Европейской сѣти русскихъ желѣзныхъ дорогъ и заслушавъ сообщенія партійныхъ представителей, конференція вынесла слѣдущія постановленія:

1) Конференція признаетъ, что Всероссійскій Желѣзнодорожный Союзъ въ настоящее время возстановилъ свои силы послѣ утратъ, понесенныхъ въ декабрьскіе дни, и нынѣ готовъ къ активному выступленію при непремѣнномъ условіи согласованности своихъ дѣйствій съ народными массами.

2) Признавая въ принципѣ, что организація мѣстныхъ комитетовъ должна производиться посредствомъ правильныхъ выборовъ, Конференція полагаетъ возможнымъ допустить отклоненіе отъ этого принципа въ тѣхъ случаяхъ, когда этого требуютъ особыя мѣстныя условія.

3) Принимая во вниманіе, что при настоящихъ политическихъ условіяхъ страны въ недалекомъ будущемъ—можетъ оказаться неизбѣжнымъ активное выступленіе Союза, Конференція предлагаетъ мѣстнымъ комитетамъ озаботиться скорѣйшимъ возстановленіемъ полныхъ связей съ отдѣльными пунктами на линіяхъ, гдѣ этихъ связей еще не имѣется.

4) Конференція признаетъ необходимость политико - общественнаго воспитанія членовъ союза и считаетъ желательнымъ кромѣ общей просвѣтительной дѣятельности союза, предоста-

вить полный просторъ трудамъ соціалистическихъ партій въ средѣ союза, для чего и рекомендуетъ мѣстнымъ комитетамъ оказывать содѣйствіе имъ въ распространеніи партійной литературы, организацій, библіотекъ, кружковъ и т. п.

5) Для достиженія возможно большаго единства въ дѣятельности союза на отдѣльныхъ дорогахъ и для взаимнаго облегченія комитетовъ въ ихъ работѣ—комитеты всѣхъ дорогъ должны періодически сообщать въ Центральное Бюро Союза возможно болѣе подробныя свѣдѣнія о ходѣ дѣлъ на дорогѣ, а также присылать въ Центральное бюро копіи всѣхъ издаваемыхъ комитетомъ воззваній, циркуляровъ и т. п. трудовъ; Центральное же бюро, въ свою очередь, должно освѣдомлять всѣ комитеты дорогъ о такихъ данныхъ, которыя могутъ имѣть общее значеніе.

6) Предложить Центральному Бюро Союза войти въ переговоры съ центральными учрежденіями соціалистическихъ партій, имѣющихъ организаціи среди желѣзнодорожныхъ рабочихъ и служащихъ, въ цѣляхъ выработки временныхъ условій, которыя способствовали бы возможно болѣе согласованному веденію работы на мѣстахъ; при этомъ имѣть въ виду желательность образованія, гдѣ потребуется, совмѣстныхъ совѣщаній изъ представителей Союза и названныхъ партій для проведенія этихъ условій на практикѣ.

7) Въ виду необходимости полной согласованности дѣйствій всѣхъ революціонныхъ организацій во время боевыхъ выступленій, рекомендовать комитетамъ дорогъ содѣйствовать образованію на такое время спеціальныхъ совѣтовъ делегатовъ отъ этихъ организацій, какъ въ мѣстахъ нахожденія комитетовъ

дорогъ, такъ и во всѣхъ важныхъ пунктахъ, гдѣ это комитетами будетъ признано желательнымъ.

8) Всецѣло присоединяясь къ всемірному празнику труда 1-го мая конференція рекомендуетъ ознаменовать его на желѣзныхъ дорогахъ мирнымъ путемъ и тѣми способами, которые по мѣстнымъ условіямъ окажутся возможными. Праздновать 1-е мая посредствомъ забастовки на желѣзныхъ дорогахъ конференція признаетъ въ текущемъ году недопустимымъ.

9) Конференція признаетъ созывъ III-го съѣзда Всероссійскаго Желѣзнодорожнаго Союза въ настоящее время несвоевременнымъ, вслѣдствіе неопредѣленности общаго политическаго состоянія страны и поручаетъ Центральному бюро назначить время созыва съѣзда по соглашенію съ комитетами дорогъ».

Согласно пункта 6-го постановленія конференціи, Центральное Бюро Союза выработало проектъ соглашенія съ соціалистическими партіями о взаимныхъ отношеніяхъ союза и партій при работѣ ихъ среди желѣзнодорожныхъ рабочихъ и служащихъ проектъ прилагается въ концѣ брошюры.

Послѣ роспуска Государственной Думы снова была созвана конференція представителей желѣзныхъ дорогъ, состоявшаяся въ началѣ августа 1906 года. Конференція вынесла слѣдующее постановленіе.

«Минифестомъ 8-го іюля царь распустилъ Государственную Думу. Требованія земли и воли народу, заявленныя въ Думѣ народными представителями, окончательно отвергнуты. Обѣщанію созвать 20-го февраля 1907 года новую думу никакого значенія придавать нельзя. Съ новой Думой, если она будетъ защищать народныя требованія, царское правительсто поступитъ

такъ же, какъ и съ настоящей. Потерявъ увѣренность въ готовности русскихъ войскъ итти съ оружіемъ въ рукахъ противъ своихъ братьевъ крестьянъ и рабочихъ, царское правительство открыто вступило на путь измѣны народу. Для сохраненія власти они, по словамъ министерской газеты, готовятся ввести въ предѣлы Россіи иностранныя войска, чтобы съ ихъ помощью подавить народное движеніе. Надежды на единственно-возможный мирный исходъ этого движенія въ видѣ добровольнаго отказа самодержавія отъ власти въ пользу народа отнынѣ не остается.

Ждать удовлетворенія народныхъ требованій земли и воли и нашихъ требованій со стороны царскаго правительства, показавшаго себя врагомъ народа, невозможно.

Рѣшительная борьба народа съ правительствомъ за созывъ полновластнаго учредительнаго собранія на основѣ всеобщаго, прямого, равнаго и тайнаго избирательнаго права сдѣлалась неизбѣжной, и намъ, желѣзнодорожникамъ, предстоитъ вновь послужить дѣлу общаго освобожденія. Настаетъ для Всероссійскаго желѣзнодорожнаго Союза время снова поднять свое мощное орудіе борьбы—всеобщую политическую забастовку всей сѣти желѣзныхъ дорогъ Россіи.

Въ прежнія забастовки союзъ ограничивался простымъ массовымъ прекращеніемъ работы, но царское правительство силою штыковъ и пулеметовъ попрало законное право каждаго работника по своей волѣ оставлять работу и тѣмъ вынуждаетъ союзъ въ предупрежденіе насилій со стороны правительства прибѣгнуть и съ своей стороны къ насильственнымъ пріемамъ, не останавливаясь даже передъ разрушеніемъ и порчей желѣзнодорожныхъ сооруженій и подвижного состава. Само собой понятно,

что жел.-дор. труженики примутъ при этомъ всѣ мѣры къ тому, чтобы созданныя за счетъ народныхъ средствъ жел.-дор. пострадали лишь настолько, насколько это будетъ дѣйствительно необходимымъ.

Предстоящая всеобщая забастовка будетъ тѣмъ натискомъ народныхъ силъ, который долженъ вырвать власть изъ рукъ самодержавнаго правительства.

Проведеніе забастовки на желѣзныхъ дорогахъ должно быть поэтому обусловленно широкимъ массовымъ выступленіемъ трудового крестьянства, рабочихъ и другихъ слоевъ населенія.

Отъ частичныхъ забастовокъ необходимо всѣми мѣрами воздерживаться, кромѣ такихъ случаевъ, когда прекращеніе желѣзнодорожнаго движенія произведено дѣйствіями окрестнаго населенія въ цѣляхъ борьбы съ правительствомъ.

Съ населеніемъ мѣстностей, прилегающихъ къ линіямъ желѣзныхъ дорогъ, и организаціями, имѣющимися въ его средѣ, желѣзнодорожники должны установить тѣсныя связи для согласованія дѣйствій и взаимной поддержки въ борьбѣ.

Всѣ жел.-дор. служащіе и рабочіе должны немедленно приступить къ дружной, напряженной работѣ по подготовкѣ къ проведенію, во что бы то ни стало, согласной и единодушной забастовки и въ полной боевой готовности ждать призыва, который будетъ данъ уполномоченнымъ органомъ союза».

На конференціи присутствовали делегаты 23-хъ желѣзныхъ дорогъ, представители Центральнаго Бюро Всероссійскаго Желѣзнодорожнаго Союза, представители Трудовой Группы Государственной Думы, Центральныхъ комитетовъ Партій: Соціалистовъ-Революціонеровъ, Россійской Соціалъ-Демократической Ра-

бочей Партій, Польской Соціалистической Партіи, Еврейскаго Бунда, представители Союзовъ—Всероссійскаго Крестьянскаго, Всероссійскаго Почтово-Телеграфнаго и Волжской Судоходной Организаціи П. С.-Р.

Такимъ образомъ, «Всероссійскій Желѣзнодорожный Союзъ» можно считать вполнѣ возродившимся. Правда, страшныя репрессіи и полицейскія стѣсненія загнали союзныя организаціи опять въ подполье, и поэтому организаторская работа союза скрыта отъ глазъ посторонняго наблюдателя. Но какъ бы ни была сжата дѣятельность союза, совершенно уничтожить его нельзя, т. к. союзъ является жизненной необходимостью для каждаго сознательнаго желѣзнодорожника. Удачная программа союза, дающая возможность каждому работать въ союзѣ и преслѣдующая необходимыя теперь же всѣмъ задачи, какъ въ области политической, такъ и экономической, служитъ вѣрнымъ залогомъ того, что союзъ будетъ процвѣтать и вновь сыграетъ славную роль въ исторіи освободительнаго движенія.

Обращаясь, затѣмъ, къ вопросу о роли желѣзнодорожныхъ забастовокъ въ освободительной борьбѣ русскаго народа, приходится сказать, что въ историческіе октябрьскіе дни желѣзнодорожники были доминирующей силой борьбы, и манифестъ 17 октября,—это пока единственное завоеваніе народа,—главнымъ образомъ, обязанъ желѣзнодорожникамъ, выступившимъ подъ флагомъ своего союза. Разумѣется, нельзя отрицать огромнаго значенія въ этомъ завоеваніи другихъ политически-профессіональныхъ союзовъ, а также политическихъ партій, н Всероссійскій Желѣзнодорожный Союзъ былъ иниціаторомъ октябрьской забастовки, и по самому значенію желѣзныхъ до-

рогъ въ общественно-экономической жизни страны желѣзнодорожная забастовка была ураганомъ, парализовавшимъ жизнь страны и заставившимъ самодержавное правительство капитулировать передъ народомъ.

УСТАВЪ

ВСЕРОССІЙСКАГО ЖЕЛѢЗНОДОРОЖНАГО СОЮЗА,

(*составленный Центральнымъ Бюро Союза, согласно постановленію второго съѣзда 22—24 іюля 1905 г.* *).

I. ЦѢЛИ СОЮЗА.

Союзъ имѣетъ цѣлью кореннымъ образомъ улучшить матеріальное, служебно-правовое положеніе желѣзнодорожныхъ служащихъ и рабочихъ. Для этого Союзъ стремится къ установленію такого порядка, при которомъ выработка всѣхъ правительственныхъ законоположеній и распоряженій, касающихся желѣзнодорожнаго труда, находилась бы въ рукахъ самихъ служащихъ и рабочихъ. Такой порядокъ при нынѣшнемъ государственномъ строѣ Россіи невозможенъ, а потому Союзъ выставляетъ требованія полной гражданской свободы и народнаго представительства, обезпечивающаго участіе всего народа въ управленіи страной.

---

*) *Примѣчаніе.* Настоящій уставъ дѣйствуетъ до 3-го Всероссійскаго Желѣзнодорожнаго Съѣзда.

II. СОСТАВЪ СОЮЗА.

Членами Союза могутъ быть всѣ лица, имѣющія отношеніе къ желѣзнодорожному дѣлу и удовлетворяющія общественно-моральнымъ требованіямъ, при условіи обязательнаго принятія всѣхъ положеній настоящаго устава. Въ члены Союза могутъ быть принимаемы также и лица, не состоящія на службѣ на желѣзной дорогѣ, но полезные Союзу своей дѣятельностью.

Примѣчаніе. Объединяя лицъ, принадлежащихъ къ желѣзнодорожной профессіи, Союзъ не принимаетъ цѣликомъ положеній какой-либо одной партіи и даетъ внутри себя свободу программнаго самоопредѣленія различныхъ группъ и партій, при условіи согласія ихъ съ политической и профессіональной программой Союза. Въ своей общественно-политической дѣятельности Союзъ считаетъ возможнымъ входить въ сношеніе для согласованія своихъ дѣйствій со всѣми общественными организаціями (партіями, союзами и т. д.), цѣли которыхъ не противорѣчатъ программѣ Союза.

III. ОРГАНИЗАЦІЯ СОЮЗА.

1. Члены Союза каждой дороги образуютъ рядъ групповыхъ организацій, сообразно мѣстнымъ условіямъ.

2. Представители групповыхъ организацій образуютъ комитетъ дороги.

На большихъ станціяхъ, удаленныхъ отъ мѣстонахожденія комитета дороги, могутъ быть образуемы отдѣленія комитета дороги, получающія названіе по станціи мѣстонахожденія.

3. На большихъ станціяхъ, въ которыхъ сходятся двѣ или

болѣе дорогъ, могутъ быть образуемы узловые комитеты изъ лицъ, уполномоченныхъ комитетами дорогъ, составляющихъ узелъ.

4. Собраніе уполномоченныхъ отъ комитетовъ дорогъ составляетъ съѣздъ Союза.

5. Съѣздъ Союза выдѣляетъ изъ своей среды исполнительный органъ Центральное Бюро Союза.

IV. ДѢЯТЕЛЬНОСТЬ КОМИТЕТОВЪ, СЪѢЗДОВЪ И ЦЕНТРАЛЬНАГО БЮРО.

1. На комитетъ дороги возлагаются слѣдующія обязанности: а) объединять и согласовывать дѣятельность групповыхъ организацій и отдѣленій комитета и вести всѣ дѣла Союза на данной дорогѣ; б) организовывать новыя группы; в) собирать матеріалы объ экономическомъ и правовомъ положеніи служащихъ и рабочихъ; г) доводить до всеобщаго свѣдѣнія путемъ бюллетеней и корреспонденцій наиболѣе характерные факты произвола желѣзнодорожной администраціи; д) организовывать библіотеки съ подборомъ книгъ, освѣщающихъ современное положеніе Россіи; е) распространять свѣдѣнія о Союзѣ и его дѣятельности и содѣйствовать всему тому, что можетъ служить цѣлямъ самосознанія желѣзнодорожныхъ служащихъ и рабочихъ; ж) устраивать собранія, митинги, массовки, лекціи и т. п.; з) изыскивать средства для развитія дѣятельности Союза и поддерживать его членовъ, пострадавшихъ при столкновеніи съ администраціей; и) объявлять время начала и окончанія забастовокъ, и к) вести ежемѣсячную отчетность поступающихъ и расходуемыхъ суммъ.

2. На обязанности Узлового комитета лежитъ объединеніе дѣятельности дорогъ, входящихъ въ узелъ. Узловые комитеты сосредоточиваютъ также въ своихъ рукахъ изданіе воззваній, бюллютеней и проч., а также подыскиваютъ мѣста уволеннымъ со службы по дѣламъ Союза товарищамъ. Число членовъ въ этихъ комитетахъ опредѣляется по взаимному соглашенію входящихъ въ ихъ составъ дорогъ.

3. Созываемые центральнымъ бюро, по мѣрѣ надобности, Съѣзды Союза направляютъ всю дѣятельность Союза, вносятъ измѣненія и дополненія въ его программу и рѣшаютъ вопросъ о необходимости и своевременности всеобщей забастовки. Каждая дорога на съѣздѣ, независимо отъ числа присутствующихъ уполномоченныхъ, располагаетъ только однимъ голосомъ. Рѣшенія всѣхъ вопросовъ постановляются простымъ большинствомъ голосовъ, за исключеніемъ вопросовъ, касающихся измѣненія устава и программы Союза и всеобщей забастовки, для рѣшенія которыхъ необходимо большинство не менѣе трехъ четвертей голосовъ всѣхъ участвующихъ въ Союзѣ дорогъ.

4) Центральное бюро является исполнительнымъ органомъ Союза, объединяющимъ дѣятельность комитетовъ дорогъ. На его обязанности лежитъ созывъ общихъ съѣздовъ, веденіе отчетности по дѣламъ всего Союза, привлеченіе въ составъ Союза не вошедшихъ еще въ его организацію дорогъ и выработка общаго плана дѣйствій передъ началомъ всеобщей забастовки. Бюро выбирается на съѣздѣ закрытой подачей голосовъ; ему представляется право пополнять, по мѣрѣ надобности, свой составъ, путемъ приглашенія лицъ полезныхъ для дѣятельности Союза. Срокъ, на который избирается бюро и число членовъ

его устанавливаются каждый разъ съѣздомъ. Въ случаѣ невозможности созвать съѣздъ для рѣшенія поставленныхъ на очередь неотложныхъ вопросовъ,—бюро имѣетъ право разрѣшить эти вопросы самостоятельно и выработанное на основаніи этого рѣшенія постановленіе разослать на заключеніе всѣмъ комитетамъ дорогъ. Если за разосланное постановленіе выскажется не менѣе трехъ четвертей комитетовъ дорогъ, оно становится постановленіемъ Союза и, какъ таковое, подлежитъ обязательному исполненію.

V. ДЕНЕЖНЫЯ СРЕДСТВА СОЮЗА.

Средства Союза составляются: а) изъ обязательныхъ ежемѣсячныхъ взносовъ въ размѣрѣ полпроцента мѣсячнаго жалованья (заработка) и б) изъ случайныхъ поступленій—(пожертвованій, сборовъ съ концертовъ, лекцій и т. д.).

Каждая групповая организація изъ всѣхъ поступающихъ въ нее въ теченіе мѣсяца суммъ отчисляетъ 50% въ комитетъ дороги.

Комитетъ дороги изъ числа всѣхъ поступленій ежемѣсячно отчисляетъ 5% въ центральное бюро Союза на текущіе расходы (печатаніе и разсылка литературы, разъѣзды для установленія сношеній, организація забастовокъ и т. п.) и 50% въ забастовочный фондъ, который можно расходовать лишь на организацію забастовокъ и на помощь пострадавшимъ отъ нихъ. Что касается отчисленій въ узловые комитеты, то размѣры опредѣляются по взаимному соглашенію входящихъ въ данный узелъ дорогъ.

Всѣ организаціи Союза, начиная отъ групповыхъ и кончая центральнымъ бюро, ведутъ строгую отчетность поступающимъ и расходуемымъ суммамъ, которую обязательно періодически публикуютъ. Въ концѣ года бюро Союза на основаніи свѣдѣній, получаемыхъ отъ комитетовъ дорогъ, составляетъ общій отчетъ о движеніи денежныхъ суммъ во всѣхъ организаціяхъ Союза.

Всероссійскій Желѣзнодорожный Союзъ.

ОБРАЩЕНІЕ ЦЕНТРАЛЬНАГО БЮРО СОЮЗА КЪ ЦЕНТРАЛЬНЫМЪ КОМИТЕТАМЪ СОЦІАЛИСТИЧЕСКИХЪ ПАРТІЙ.

Состоявшаяся въ половинѣ апрѣля 1906 года конференція изъ делегатовъ отъ мѣстныхъ комитетовъ и отъ Центральнаго Бюро Всероссійскаго Желѣзнодорожнаго Союза съ участіемъ представителей центральныхъ комитетовъ партій соціалистовъ-революціонеровъ и соціалъ-демократовъ, по ознакомленіи съ фактическими условіями дѣятельности и настоящаго положенія Союза на 21 дорогѣ Европейской сѣти русскихъ желѣзныхъ дорогъ, между прочимъ, постановило: «Предложить Центральному Бюро Союза войти въ переговоры съ центральными учрежденіями соціалистическихъ партій, имѣющихъ организацію среди желѣзнодорожныхъ рабочихъ и служащихъ, въ цѣляхъ выработки временныхъ условій, которыя способствовали бы возможно болѣе согласованному веденію работы на мѣстахъ; при этомъ имѣть въ виду желательность образованія, гдѣ потребуется, совмѣстныхъ совѣщаній изъ представителей Желѣзнодорожнаго Союза и названныхъ партій для проведенія этихъ условій на практикѣ».

Союзъ существуетъ въ настоящее время какъ организація,

вполнѣ самостоятельно выступающая въ общей политической борьбѣ, слѣдствіе чего нѣкоторые изъ членовъ соціалистическихъ партій, а отчасти и изъ среды самихъ членовъ Союза, склонны смотрѣть на него, какъ на особую политическую партію или организацію опредѣленной партіи. Такая неправильная точка зрѣнія ставила бы вопросъ о соглашеніи съ партіями совсѣмъ въ особое положеніе, почему Центральное Бюро Союза, въ связи съ выработкой названныхъ условій и проекта соглашенія съ партіями, считаетъ необходимымъ въ особомъ изложеніи возможно подробно разсмотрѣть тѣ принципы, которые должны быть проведены въ организаціи Желѣзнодорожнаго Союза въ связи съ отношеніемъ его къ политической борьбѣ и политическимъ партіямъ. Принципы эти всецѣло лежатъ въ основѣ Союза и въ настоящее время, хотя и проведены на практикѣ не вездѣ съ достаточной полнотой, главнѣйшимъ образомъ вслѣдствіе неблагопріятныхъ обще-гражданскихъ условій въ настоящее время, отчасти же и вслѣдствіе встрѣчающагося въ нѣкоторыхъ мѣстахъ серьезнаго разномыслія между союзниками и членами партійныхъ организацій съ одной стороны; а съ другой—между офиціальными представителями разныхъ соціалистическихъ партій.

Центральное Бюро Союза полагаетъ, что согласіе между Союзомъ и партіями въ отношеніи признанія этихъ или подобныхъ имъ основныхъ принциповъ является не только желательнымъ, но и настоятельно необходимымъ, такъ какъ безъ согласія по существу и взаимнаго понимая всякія попытки постояннаго соглашенія по поводу тѣхъ или иныхъ внѣшнихъ проявленій дѣятельности Союза и партій неизбѣжно останутся на практикѣ мертвою буквой.

А. ОБЩІЯ ОСНОВАНІЯ, КОТОРЫЯ ДОЛЖНЫ БЫТЬ ПРОВЕДЕНЫ ВЪ ОРГАНИЗАЦІИ ЖЕЛѢЗНОДОРОЖНАГО СОЮЗА ВЪ СВЯЗИ СЪ ОТНОШЕНІЕМЪ ЕГО КЪ ПОЛИТИЧЕСКОЙ БОРЬБѢ И ПОЛИТИЧЕСКИМЪ ПАРТІЯМЪ.

I. Всякая организація среди желѣзнодорожныхъ рабочихъ и служащихъ должна имѣть въ основѣ практическую цѣль этихъ послѣднихъ, а именно: улучшеніе экономическихъ, правовыхъ, культурныхъ, общегражданскихъ и другихъ условій существованія желѣзнодорожныхъ работниковъ. Цѣль эта можетъ быть достигнута сколько-нибудь положительнымъ образомъ лишь въ связи съ общимъ улучшеніемъ положенія всего трудящагося населенія страны. Въ свою очередь, для достиженія послѣдняго условія активныя выступленія желѣзнодорожниковъ въ качествѣ цѣльной, профессіонально-объединенной организаціи имѣютъ весьма существенное значеніе. Единственный путь, который можетъ вести къ достиженію этой цѣли, заключается въ постоянной, организованной борьбѣ самихъ трудящихся, и, слѣдовательно, организація среди желѣзнодорожныхъ рабочихъ и служащихъ должна прежде всего отвѣчать этому основному условію, т.-е. она должна дать желѣзнодорожнымъ труженикамъ возможность съ наибольшимъ успѣхомъ вести борьбу, во-первыхъ, съ хозяевами желѣзнодорожныхъ предпріятій и желѣзнодорожной администраціей, поскольку дѣйствія ихъ направлены во вредъ интересамъ трудящихся, и, во-вторыхъ, съ общимъ политическимъ и соціальнымъ строемъ страны, поскольку послѣдній является орудіемъ эксплоатаціи и угнетенія массъ трудящагося населенія и поскольку онъ противорѣчитъ

ихъ гражданскимъ, правовымъ культурнымъ, экономическимъ и др. интересамъ.

Борьба перваго рода является борьбой экономической, борьба второго рода—политической. Для желѣзнодорожниковъ, въ силу самыхъ особенностей желѣзнодорожнаго дѣла, является совершенно неизбѣжнымъ полное совмѣщеніе борьбы экономической и политической, какъ вслѣдствіе того, что хозяиномъ желѣзнодорожныхъ предпріятій въ большинствѣ случаевъ является въ Россіи само правительство (если не прямо, то косвенно—путемъ регламентированія даже всѣхъ мелочей желѣзнодорожнаго частнаго хозяйства), такъ и вслѣдствіе того, что главнѣйшее средство экономической борьбы,—стачка,—на желѣзныхъ дорогахъ уже сама по себѣ является актомъ политической борьбы, ибо она не только во многихъ отношеніяхъ нарушаетъ правильность теченія всей общественной жизни, но и непосредственно лишаетъ правительство возможности исполнять многія существенныя свои функціи. Кромѣ того всякія, даже чисто экономическія завоеванія трудящихся окажутся прочными лишь поскольку, поскольку сохранность ихъ будетъ обезпечена общимъ политическимъ состояніемъ страны. Поэтому, если всякая вообще экономическая борьба трудящихся можетъ быть вполнѣ плодотворной только при тѣсномъ сочетаніи ея съ борьбой политической, то для тружениковъ желѣзнодорожнаго дѣла, и особенно въ Россіи, почти совершенно не можетъ быть даже и рѣчи о борьбѣ исключительно экомической; послѣдняя не только не должна, но и не можетъ быть отдѣлена отъ борьбы политической, а слѣдовательно организація желѣзнодорожныхъ

тружениковъ должна быть приспособлена одновременно какъ для экономической, такъ и для политической борьбы.

II. Вся масса желѣзнодорожныхъ рабочихъ и служащихъ въ общественно-товарищескомъ и политическомъ отношеніяхъ состоитъ въ настоящее время изъ слѣдующихъ главнѣйшихъ группъ.

а) Желѣзнодорожники, принявшіе программу и входящіе въ составъ въ какой-либо соціалистической партіи; такихъ желѣзнодорожниковъ въ настоящее время сравнительно меньшая часть, даже изъ числа активныхъ элементовъ на большинствѣ дорогъ, за исключеніемъ развѣ нѣкоторыхъ дорогъ Царства Польскаго, Финляндіи, Кавказа и Сибири. Не мало желѣзнодорожниковъ входятъ или тяготѣютъ въ идейномъ отношеніи и къ несоціалистическимъ политическимъ партіямъ, какъ, напр. къ партіи конституціонно-демократической, но такъ какъ партіи эти исключительно парламентскія, то принадлежность къ нимъ не имѣетъ значенія въ отношеніи непосредственной борьбы трудящихся массъ, и потому выдѣлять желѣзнодорожниковъ-кадетовъ и пр. въ особую группу въ данномъ отношеніи не представляется никакой надобности. Наибольшее число лицъ, принадлежащихъ къ соціалистическимъ партіямъ, находится среди рабочихъ мастерскихъ и депо, среди же служащихъ и другихъ категорій рабочихъ ихъ, вообще, весьма мало, за исключеніемъ поименованныхъ выше дорогъ.

б) Желѣзнодорожники, постоянно участвующіе въ Всероссійскомъ Желѣзнодорожномъ Союзѣ; такихъ работниковъ, вообще, значительно больше, чѣмъ соціалистовъ, какъ среди служащихъ, такъ и среди рабочихъ (многіе состоятъ одновременно и въ Союзѣ и въ партіяхъ).

в) Желѣзнодорожники, сочувствующіе Всероссійскому Желѣзнодорожному Союзу, но примыкающіе къ нему только во время активныхъ выступленій, когда сила правительственныхъ репрессій и власти сводятся на нѣтъ; они въ настоящее время составляютъ весьма значительную группу, которая на нѣкоторыхъ дорогахъ обнимаетъ собою почти всѣхъ остальныхъ работниковъ.

г) Группа лицъ, вообще, совершенно безразличныхъ къ общественнымъ, товарищескимъ и политическимъ интересамъ,—болѣе или менѣе значительна на различныхъ дорогахъ и въ разное время; она не имѣетъ, конечно, почти никакого вліянія на ходъ дѣла.

д) Элементы реакціонные, не признающіе общественныхъ и товарищескихъ интересовъ трудящихся; такихъ людей на желѣзныхъ дорогахъ въ настоящее время вообще мало, способныхъ же изъ ихъ числа къ активнымъ дѣйствіямъ и того меньше.

III. Для успѣшности борьбы вообще и особенно для успѣшности отдѣльныхъ боевыхъ выступленій желѣзнодорожныхъ рабочихъ и служащихъ безусловно необходимо соблюденіе слѣдующихъ условій.

а) Всѣ активные и способные къ активности элементы изъ среды желѣзнодорожниковъ — какъ рабочихъ, такъ и служащихъ—должны быть охвачены на каждой дорогѣ одной общей организаціей, такъ какъ только въ такомъ случаѣ организація эта представитъ собою цѣльную технически обособленную (профессіональную) единицу, и, слѣдовательно, только въ этомъ случаѣ она будетъ обладать той колоссальной силой и значе-

ніемъ, которыя создаются специфическими особенностями самаго желѣзнодорожнаго дѣла, представляющаго собою особенно важное техническое подраздѣленіе въ общей системѣ промышленнаго хозяйства страны.

Само собой понятно, что если бы масса желѣзнодорожниковъ на каждой дорогѣ была раздѣлена между нѣсколькими независимыми одна отъ другой организаціями, то даже при полномъ согласіи между этими организаціями нельзя было бы достигнуть, въ смыслѣ единства и силы дѣйствія, и малой доли того, что можетъ быть достигнуто въ цѣлостной организаціи, гдѣ всѣ участники всегда работаютъ совмѣстно. Особенно нежелательнымъ было бы раздѣленіе въ отдѣльныя организаціи рабочихъ отъ служащихъ, что проповѣдуется нѣкоторыми соціалъ-демократами на томъ основаніи, что служащіе не являются, по ихъ мнѣнію, истинно-пролетарскимъ слоемъ. Оставляя въ сторонѣ вопросъ о сомнительности такого положенія съ чисто-принципіальной стороны, необходимо указать, что въ случаѣ такого раздѣленія, каждая изъ организацій сама по себѣ почти совсѣмъ не имѣла бы тѣхъ преимуществъ, которыя даются профессіональными особенностями желѣзнодорожнаго дѣла, и именно въ этомъ случаѣ явилась бы наибольшая возможность расхожденія и даже взаимной борьбы между обѣими организаціями трудящихся. По этимъ же причинамъ организаціи отдѣльныхъ дорогъ должны находиться между собою въ тѣснѣйшей органической связи.

Необходимость объединенія всѣхъ желѣзнодорожниковъ въ одной общей организаціи, тѣмъ не менѣе, нисколько не исключаетъ собою возможности и даже цѣлесообразности образованія

внутри этой организаціи отдѣльныхъ *автономныхъ* частей и группъ на почвѣ какихъ-либо мѣстныхъ особенностей или спеціальныхъ интересовъ, но степень автономности этихъ частей и особенности ихъ устройства ни въ какомъ случаѣ не должны противорѣчить задачамъ общей организаціи и нарушать цѣлостности послѣдней.

б) Указанная общая организація должна представлять собою плоть отъ плоти и кость отъ кости всей массы входящихъ въ нее работниковъ, безъ чего она не можетъ имѣть ни авторитета, ни фактической силы. Поэтому всѣ учрежденія въ организаціи должны быть образованы на вполнѣ демократическихъ, свободныхъ началахъ, поскольку проведеніе таковыхъ на практикѣ можетъ быть допущено въ зависимости отъ внѣшнихъ условій. Въ тѣхъ же случаяхъ, когда открытое проведеніе этихъ началъ является фактически невозможнымъ, закрытыя (конспиративныя) учрежденія должны устраиваться такимъ образомъ, чтобы они какъ можно лучше соотвѣтствовали настроенію массъ и вообще—какъ по своему характеру, такъ и по личному составу—возможно ближе подходили къ тѣмъ типамъ, которые, вѣроятно, сложились бы, если бы организація устраивалась открыто, при соблюденіи всѣхъ демократическихъ условій. Равнымъ образомъ и дѣятельность каждаго такого учрежденія должна согласоваться не столько съ личными стремленіями входящихъ въ него лицъ, сколько съ настроеніемъ соотвѣтственныхъ, стоящихъ за нимъ массъ трудящихся,—особенно въ такихъ вопросахъ, когда данное учрежденіе выступаетъ не въ цѣляхъ воздѣйствія съ своей стороны на эти массы, а дѣйствуетъ въ качествѣ органа этихъ послѣднихъ. Изъ

изложеннаго ясно, что разсматриваемая желательная организація должна быть не чѣмъ инымъ, какъ *безпартійнымъ союзомъ*, охватывающимъ всѣхъ работниковъ желѣзнодорожной профессіи и организованнымъ на демократическихъ началахъ, соотвѣтственно чему всѣ его учрежденія и установленія должны опредѣляться въ послѣднемъ счетѣ правильно избранными общими делегатскими съѣздами желѣзнодорожниковъ, во-первыхъ на каждой отдѣльной дорогѣ, а во-вторыхъ по всей сѣти россійскихъ желѣзныхъ дорогъ.

в) Сознательно-реакціонные элементы, какъ изъ среды служащихъ, такъ и изъ среды рабочихъ, въ союзъ входить, конечно, не должны. Изъ числа остальныхъ желѣзнодорожниковъ, которые должны быть по возможности всѣ организованы въ союзѣ, нѣкоторые имѣютъ склонность ограничиться въ борьбѣ только узко-профессіональными интересами, но громадное ихъ большинство, и особенно люди болѣе активные и болѣе вліятельные, уже и въ настоящее время вполнѣ отчетливо сознаютъ, что, помимо улучшенія общихъ политическихъ и соціальныхъ условій, въ странѣ всякая борьба за чисто-профессіональные интересы, если бы она и была возможна, останется безплодной, что для желѣзнодорожниковъ, какъ указано выше, имѣетъ особенно непреложное значеніе. Поэтому разсматриваемый Союзъ фактически не могъ бы быть исключительно профессіональнымъ, и желѣзнодорожники, сознательно выступая въ политической борьбѣ, не могутъ, конечно, не внести соотвѣтственнаго сознанія въ ту организацію, которая является орудіемъ этой борьбы. Кромѣ того, желѣзнодорожный союзъ не только не долженъ и не можетъ быть безразличнымъ по отношенію къ общимъ со-

ціальнымъ и политическимъ вопросамъ, стоящимъ въ странѣ на очереди, но онъ долженъ носить въ политическомъ отношеніи совершенно опредѣленный, чисто-демократическій характеръ, такъ какъ, помимо рѣшенія упомянутыхъ общихъ соціальныхъ и политическихъ вопросовъ въ послѣдовательно-демократическомъ направленіи, не можетъ быть разрѣшена хотя бы малая часть даже узко-профессіональныхъ задачъ желѣзнодорожныхъ работниковъ. Эти общедемократическія требованія обязательно должны быть включены и въ программу желѣзнодорожнаго союза въ слѣдующихъ цѣляхъ:

а) чтобы не поддерживать, а, напротивъ того, разрушать въ умахъ желѣзнодорожныхъ работниковъ—особенно въ болѣе темныхъ ихъ слояхъ—вредныя и ложныя представленія о томъ, что профессіональную борьбу можно съ успѣхомъ вести независимо отъ общаго движенія демократіи;

б) чтобы воспрепятствовать вступленію въ союзную организацію и пользованію ея преимуществами членамъ, враждебно относящимся къ общимъ требованіямъ трудовой демократіи, и, слѣдовательно, вреднымъ для всякаго профессіональнаго движенія; лица, безразличныя къ политическимъ вопросамъ, вступать въ союзъ все-таки могутъ, но они ни въ какомъ случаѣ не должны находить въ немъ поощренія своему индифферентизму;

в) чтобы союзъ желѣзнодорожныхъ работниковъ не ограничивался узко-профессіональными интересами, а и впредь остался бы такою же боевою силой въ общей политической борьбѣ за осуществленіе демократическихъ принциповъ государственнаго устройства, какою онъ фактическя былъ до сего времени; сила

эта будетъ необходима, конечно, и послѣ осуществленія этихъ принциповъ, такъ какъ сохраненіе ихъ возможно будетъ только въ томъ случаѣ, если благопріятное соотношеніе реальныхъ силъ въ странѣ не измѣнится къ худшему, и

г) чтобы программа союза, т.-е. его писанная конституція, возможно полно и точно выражала собою дѣйствительныя свойства союза и фактическій характеръ его дѣятельности и значенія.

Политическая часть программы союза (политическая платформа) не можетъ имѣть, однако, какой-либо частной тенденціи, какъ это возможно и неизбѣжно для политическихъ партій, такъ какъ союзъ долженъ включить всѣхъ желѣзнодорожныхъ работниковъ, могущихъ участвовать въ общей борьбѣ за улучшеніе своего положенія, тогда какъ партіи вербуютъ своихъ членовъ именно по убѣжденіямъ. Поэтому политическая платформа союза должна включать въ себя только такія требованія, которыя въ данное время являются общими и безспорными для самыхъ широкихъ массъ трудовой демократіи, а такими требованіями въ дѣйствительности могутъ быть только тѣ, которыя уже выдвинуты и воочію поставлены на очередь самой жизнью; словомъ, союзъ не долженъ имѣть политической *программы,* представляющей собою нѣчто разсчитанное на дальнѣйшее, болѣе или менѣе отдаленное время, а долженъ ограничиться лишь политической платформой, т.-е. признаніемъ ряда только такихъ политическихъ требованій, за которыя охватываемыя союзомъ широкія массы трудящихся уже фактически считаютъ необходимымъ бороться.

Существующій нынѣ Всероссійскій Желѣзнодорожный Союзъ,

какъ по своей программѣ, принятой на I съѣздѣ, такъ и по фактическому проявленію своей дѣятельности, соотвѣтствуетъ намѣченному въ вышеприведенномъ изложеніи типу организаціи желѣзнодорожныхъ тружениковъ; типъ этотъ долженъ быть признанъ желательнымъ по соображенію какъ съ современнымъ фактическимъ положеніемъ дѣлъ на желѣзныхъ дорогахъ, такъ и съ общими задачами, стоящими на очереди у трудящихся массъ населенія вообще. Этотъ желательный типъ организаціи на нѣсколькихъ дорогахъ былъ даже полностью проведенъ во время послѣ октябрьскихъ свободъ, и имѣются полныя основанія полагать, что подъ вліяніемъ существующаго союза дѣло приметъ именно такой оборотъ на всѣхъ дорогахъ, какъ только явится возможность приступить къ свободному устройству открытыхъ организацій.

Б. Отношенія между союзомъ и соціалистическими партіями.

I) Исторія дѣятельности Всероссійскаго Желѣзнодорожнаго Союза, протекавшей приблизительно при такихъ условіяхъ, какія указаны выше, показала, однако, что хотя союзъ фактически, повидимому, ни въ чемъ нигдѣ не приходилъ въ какія-либо противорѣчія съ направленіемъ дѣятельности соціалистическихъ партій, однако же въ нѣкоторыхъ мѣстахъ со многими изъ партійныхъ работниковъ неоднократно возникали серьезныя взаимныя недоразумѣнія, приводившія въ нѣкоторыхъ желѣзнодорожныхъ организаціяхъ къ расколу, неурядицамъ и даже прямой борьбѣ между членами союза и членами партій.

Все, что обусловливалось въ этихъ недоразумѣніяхъ непродуманностью, случайностями и пр., отчасти уже миновало и не возобновится, отчасти же само собой исчезнетъ въ дальнѣйшемъ, но несомнѣнно, однако, что въ основѣ большинства этихъ недоразумѣній лежали въ дѣйствительности нѣкоторыя существенныя причины принципіальнаго характера, благодаря которымъ желѣзнодорожники—члены партій отказывались иногда входить въ союзъ и тѣмъ вносили крайне прискорбное дробленіе силъ въ средѣ желѣзнодорожниковъ; въ тѣхъ же мѣстахъ, гдѣ такихъ непримиримыхъ партійныхъ работниковъ насчитывалось значительное количество, происходило иногда даже разложеніе организаціи, при чемъ послѣдняя теряла и свою возможную силу. Названныя причины едва ли утратили реальное значеніе еще и въ настоящее время, и потому для устраненія возникновенія «треній» необходимо возможно детальнѣе вникнуть въ эти причины. Конечно, не можетъ быть никакой рѣчи о томъ, что на желѣзныхъ дорогахъ не должны существовать особыя, совершенно самостоятельныя организаціи политическихъ партій, особенно партій соціалистическихъ, ибо послѣднія, и по своему идейному и практическому значенію и по обширности охватываемыхъ ими массъ трудящагося населенія, безспорно могутъ превосходить всякую отдѣльную организацію, ограниченную профессіональными рамками; но отсюда никоимъ образомъ не слѣдуетъ, однакоже, и того, чтобы желѣзнодорожные труженики не должны были организоваться въ самостоятельные союзы, независимо отъ соціалистическихъ партій, такъ какъ, во-первыхъ, въ настоящее время подавляющее большинство этихъ тружениковъ еще не раздѣляетъ соціалистическихъ идеаловъ,

и такъ какъ во-вторыхъ, даже и въ томъ случаѣ, если бы большинство желѣзнодорожниковъ дѣйствительно принадлежали къ соціалистическимъ партіямъ (и притомъ только къ какой-либо одной изъ нихъ), то и въ этомъ случаѣ всякая цѣльная желѣзнодорожная организація, какъ отдѣльная технически-обособленная профессіональная боевая единица, должна была бы быть въ значительной мѣрѣ независимой отъ партіи, и прежде всего въ смыслѣ полнѣйшаго внутренняго своего самоопредѣленія.

Эти союзы, какъ указано выше, неизбѣжно должны активно выступать въ политической борьбѣ на ряду съ политическими партіями, другими союзами и пр., и такъ какъ желѣзнодорожный союзъ—какъ и всякая другая организація трудящихся массъ, сколько-нибудь значительная и серьезно поставленная, во всѣхъ проявленіяхъ своей дѣятельности можетъ руководиться только своей собственной волей, то, слѣдовательно, рѣшенія различныхъ союзныхъ учрежденій по какимъ бы то ни было вопросамъ, и въ частности по вопросамъ, касающимся политической борьбы, должны быть вполнѣ свободны и самостоятельны, такъ какъ только въ такомъ случаѣ они могутъ выражать собою коллективно-организованную волю всѣхъ желѣзнодорожныхъ тружениковъ. Этимъ нисколько не устраняется возможность вліяній на эти рѣшенія извнѣ—напр. со стороны тѣхъ же соціалистическихъ партій,—поскольку эти вліянія добровольно принимаются учрежденіями союза,—тѣмъ не менѣе, однако, вслѣдствіе такихъ обстоятельствъ, диктуемыхъ самой жизнью, фактически невозможно избѣжать нѣкотораго противорѣчиваго положенія, въ какомъ должны оказаться желѣзнодо-

рожники—члены соціалистическихъ партій, и въ то же время члены союза: каждый изъ нихъ оказывается въ такомъ положеніи, что по вопросамъ политической борьбы онъ долженъ подчиняться постановленіямъ двухъ независимыхъ одна отъ другой организацій—союза и партіи—и, слѣдовательно, возможно ожидать, что на практикѣ могутъ возникнуть такіе случаи, когда постановленія эти окажутся несогласными между собою и даже взаимно другъ друга исключающими.

Правда, случаи послѣдняго рода до сего времени въ дѣйствительности, кажется, еще не имѣли мѣста (по крайней мѣрѣ, въ Всероссійскомъ Желѣзнодорожномъ Союзѣ); но, конечно, нѣтъ данныхъ и для категорическаго отрицанія возможности ихъ возникновенія, особенно, если принять въ соображеніе, во-первыхъ то, что масса желѣзнодорожниковъ въ настоящее время еще болѣе или менѣе далека отъ признанія соціалистическихъ идеаловъ, и, во-вторыхъ, то, что союзныя учрежденія не вездѣ могутъ оказаться вполнѣ отвѣчающими настроенію трудящихся массъ и въ особенности рабочихъ. Вотъ это противорѣчіе и является, по всей вѣроятности, той основной причиной, которая вызывала вышеуказанныя недоразумѣнія и препятствовала надлежащимъ образомъ согласовать союзныя организаціи съ партійными.

Указанное основное противорѣчіе не можетъ быть избѣгнуто—особенно въ принципіальномъ отношеніи,—и потому остается разсмотрѣть, настолько ли существенно оно на практикѣ, чтобы дробить организацію въ ущербъ ея силѣ, и какія условія могли бы способствовать тому, чтобы возможныя отрицательныя его вліянія были заблаговременно устраняемы.

Упомянутая выше конференція изъ делегатовъ отъ мѣстныхъ комитетовъ дорогъ и центральнаго бюро Всероссійскаго Желѣзнодорожнаго Союза, состоявшаяся въ половинѣ апрѣля 1906 года, по обсужденіи сообщеній относительно фактическихъ отношеній между союзными и партійными работниками, пришла въ общемъ къ такому заключенію, что имѣвшія мѣсто въ дѣйствительности несогласія между тѣми и другими не имѣли подъ собой никакихъ неустранимыхъ по существу противорѣчій, и что поэтому и указанное выше основное противорѣчіе является гораздо болѣе чисто-формальнымъ, чѣмъ имѣющимъ реальное значеніе, почему конференція и предложила Центральному Бюро Союза войти въ переговоры съ Центральными Комитетами соціалистическихъ партій и выработать условія, которыя способствовали бы возможно болѣе согласованному веденію работы на мѣстахъ. И дѣйствительно, въ какихъ вообще формахъ можетъ фактически проявляться указанное противорѣчіе для членовъ партій, входящихъ въ союзъ, и какіе возможны выходы изъ затруднительныхъ положеній?

1) Если постановленія союза и партій только расходятся между собою, но не противорѣчатъ другъ другу, т.-е. если, напримѣръ, союзъ объявитъ забастовку на желѣзныхъ дорогахъ въ то время, когда партіи по какимъ-либо причинамъ не находятъ ее желательной или своевременной, то едва ли можетъ быть рѣчь о какомъ-либо неразрѣшимомъ противорѣчіи, такъ какъ такое постановленіе союза будетъ означать, что забастовки желаетъ большинство желѣзнодорожниковъ, и что, слѣдовательно, въ данное время члены партій, въ точности слѣдующія партійнымъ директивамъ, составляютъ въ союзѣ меньшинство: въ

такомъ случаѣ желѣзнодорожники—члены партій, очевидно, обязаны подчиняться волѣ большинства своихъ товарищей по профессіи, дабы не очутиться въ роли штрейкбрехеровъ; очевидно также, что и престижъ партіи нимало не можетъ отъ этого пострадать, такъ какъ, конечно, никакая партія не можетъ и не должна претендовать на безусловную гегемонію въ такомъ жизненно-сложившемся коллективѣ трудящихся, въ которомъ она фактически еще не пріобрѣла большинства.

2) Дѣйствительное противорѣчіе, требующее особаго разрѣшенія, произойдетъ въ томъ случаѣ, если партійныя и союзныя постановленія взаимно исключаютъ другъ друга, но не носятъ враждебнаго характера. Такое положеніе возникло бы въ томъ случаѣ, если бы при подобныхъ предыдущимъ обстоятельствахъ, т.-е. при отсутствіи у партій въ союзѣ фактическаго большинства, союзъ призналъ бы забастовку желѣзныхъ дорогъ принципіально нежелательной, а партіи, съ своей стороны, въ связи съ положеніемъ общаго движенія, все же признали бы желѣзнодорожную забастовку возможной и подлежащей осуществленію во что бы то ни стало.

Право союза на такого рода самостоятельное постановленіе, какъ указывалось выше, конечно, не можетъ подлежать сомнѣнію — по крайней мѣрѣ до тѣхъ поръ, пока онъ добровольно не вошелъ, какъ часть, въ составъ какой-либо другой организаціи высшаго порядка, какъ, напр., общей соціалистической партіи или общаго союза всѣхъ пролетарскихъ союзовъ,—но и съ другой стороны очевидно также, что и члены политическихъ партій, хоть бы они не входили въ союзъ, не могутъ и не должны итти въ разрѣзъ съ категорическими постановленіями

партійныхъ учрежденій, такъ какъ послѣднія выражаютъ собою волю также самостоятельныхъ и еще болѣе широкихъ коллективовъ трудящихся, чѣмъ коллективъ самого союза.

Однакоже, и изъ этого безспорно противорѣчиваго и затруднительнаго положенія—если оно уже оказалось бы гдѣ-либо дѣйствительно неизбѣжнымъ—имѣется достаточно простой и вполнѣ достойный выходъ: оба типа организацій—и союзъ и партіи—должны одинаково признавать права другъ друга, и, слѣдовательно, въ данномъ, напримѣръ, случаѣ, союзъ долженъ предоставить своимъ партійнымъ членамъ—какое бы меньшинство они ни составляли—полную свободу дѣйствій въ осуществленіи партійныхъ постановленій своими собственными силами и за свой страхъ, члены же союза, не принадлежащіе къ партіямъ, объявившимъ забастовку, отнюдь не должны оказывать проведенію послѣдней какого-либо противодѣйствія помимо идейной и парламентарной борьбы, да и такая борьба должна быть допустима лишь до извѣстнаго времени, а именно никакъ не далѣе приступа къ осуществленію активнаго постановленія.

3) Если бы, наконецъ, произошелъ въ дѣйствительности такой, при настоящихъ условіяхъ почти совершенно невѣроятный фактъ—что постановленія партій и союза оказались бы не только исключающими другъ друга, но прямо враждебными, т.-е. если бы, напр., одна сторона не только высказалась противъ забастовки, принятой другой стороной, а признала бы необходимымъ фактически противодѣйствовать ея проведенію,—въ такомъ случаѣ, дѣйствительно, противорѣчіе оказалось бы неразрѣшимымъ, и могли бы явиться серьезныя основанія къ

раздѣленію общаго союза и образованію на одной дорогѣ двухъ отдѣльныхъ организацій: одной чисто-партійной и другой— изъ остальныхъ активныхъ работниковъ, при чемъ, въ случаѣ значительности числа членовъ въ каждой изъ нихъ, уже ни одна изъ нихъ не представила бы собою «союза» въ собственномъ смыслѣ этого слова.

Нельзя не отмѣтить здѣсь того обстоятельства, что при подобномъ составѣ работниковъ на дорогѣ указанное печальное положеніе дѣла отнюдь не было бы лучше и въ томъ случаѣ, если бы Желѣзнодорожный Союзъ не имѣлъ никакой политической платформы, а былъ только такъ-называемымъ «чисто-профессіональнымъ» союзомъ; напротивъ, можно полагать, что именно въ такомъ союзѣ могло бы появиться скорѣе столь глубокое разномысліе между его членами по вопросамъ политической борьбы, которое привело бы къ враждебнымъ отношеніямъ внутри союза при необходимости активнаго выступленія.

II) Изъ разсмотрѣнія возможныхъ случаевъ проявленія на практикѣ указаннаго противорѣчія ясно, что на вышеизложенныхъ основаніяхъ вполнѣ возможно совмѣстить безпартійный желѣзнодорожный союзъ съ организаціями любой соціалистической партіи, и члены послѣдней могутъ входить въ организацію союза безъ какого-либо ущерба партійной дисциплинѣ и пр.; съ другой же стороны излишне повторять о томъ, насколько важно для общаго успѣха дѣла имѣть цѣльныя сплоченныя организаціи трудящихся въ предѣлахъ каждой профессіонально-обособленной единицы, и, слѣдовательно, желѣзнодорожники, входящіе въ составъ политическихъ партій и спе-

ціальныхъ партійныхъ организацій, хотя бы также желѣзнодорожныхъ, должны вмѣстѣ съ тѣмъ входить и въ общую безпартійно-политическую организацію желѣзнодорожныхъ тружениковъ—союзъ.

Совершенно подобныя же отношенія *), какъ съ политическими партіями, желѣзнодорожный союзъ по силѣ вещей долженъ будетъ установить и съ нѣкоторыми профессіонально-политическими организаціями союзнаго типа, какъ, напримѣръ, съ почтово-телеграфнымъ союзомъ и совѣтами рабочихъ депутатовъ, такъ какъ границы послѣднихъ организацій, опредѣляемыя также профессіональными особенностями, заходятъ отчасти за предѣлы профессіональныхъ же границъ желѣзнодорожнаго союза, а именно: 1) желѣзнодорожные телеграфисты—связанные въ служебномъ, экономическомъ, территоріальномъ и др. отношеніяхъ болѣе всего съ желѣзнодорожниками—въ то же время весьма тѣсно и совершенно особымъ образомъ связаны по роду своей профессіи и съ почтово-телеграфными служащими, почему они и должны бы входить какъ въ желѣзнодорожный, такъ и въ почтово-телеграфный союзъ, такъ какъ въ противномъ случаѣ для желѣзнодорожниковъ-телеграфистовъ всегда можетъ создаться такое положеніе, какъ было во время ноябрьской почтово-телеграфной забастовки, когда они вынуждены будутъ или присоединиться къ такому активному выступленію почтово-телеграфнаго союза, которое рѣшено было помимо всякаго ихъ участія и, можетъ-быть, вопреки ихъ желанію, или же очутиться въ роли штрейкбрехеровъ; 2) рабочіе желѣзнодорожныхъ мастерскихъ, расположенныхъ въ крупныхъ промышленныхъ

*) Сверхъ отношеній чисто-союзнаго характера.

центрахъ, подобнымъ же образомъ связаны общностью интересовъ и профессіональной обособленностью съ одной стороны съ прочими желѣзнодорожными рабочими и служащими, а съ другой—съ фабрично-заводскими рабочими данной мѣстности, почему эти рабочіе должны бы входить какъ въ желѣзнодорожный союзъ, такъ и въ союзъ мѣстныхъ рабочихъ (въ лицѣ мѣстнаго совѣта рабочихъ депутатовъ). Въ обоихъ этихъ случаяхъ между союзами должно быть установлено соглашеніе на основаніяхъ, подобныхъ указаннымъ выше для партій, и это еще болѣе указываетъ на то, что самыя эти основанія не являются результатомъ какого-либо мудрствованія на организаціонныя темы, а непосредственно вызываются и опредѣляются прямыми потребностями жизни, въ которой такія отношенія уже и складывались на практикѣ во время боевыхъ выступленій.

Само собой понятно, что вышеупомянутыя условія, имѣющія цѣлью лишь опредѣлить положеніе лицъ, одновременно вступающихъ въ нѣсколько организацій, далеко не исчерпываютъ собою тѣхъ отношеній, въ какія должны входить между собою различныя организаціи, въ цѣломъ взятыя. Съ другими союзами, совѣтами рабочихъ депутатовъ и т. п. желѣзнодорожный союзъ долженъ входить въ соглашенія союзнаго характера въ цѣляхъ возможно большаго сплоченія и объединенія самыхъ широкихъ массъ трудящагося люда; съ организаціями же партійными—въ соглашенія такого рода, которыя создавали бы въ нѣдрахъ союза обстановку, наиболѣе благопріятную для работы партійныхъ работниковъ и для образованія спеціальныхъ партійныхъ организацій, что въ высшей степени способство-

вало бы, съ одной стороны, общему увеличенію сознательности и активности всей массы союзниковъ, а съ другой—усиленію и расширенію организацій также и самихъ партій.

Понятно также и то, что подобнаго рода соглашеніе союза съ партіями и признаніе со стороны послѣднихъ союза въ качествѣ цѣльной и общей для всѣхъ желѣзнодорожниковъ профессіонально-политической организаціи ни мало не исключаетъ той возможности, что какая-либо союзная организація (напр. организація одной дороги) всецѣло войдетъ въ составъ какой-либо партіи; но это можетъ случиться, конечно, не раньше, чѣмъ данная партія пріобрѣтетъ въ этой части союза абсолютное большинство членовъ, и притомъ, вѣроятно, только въ томъ случаѣ, если меньшинство (болѣе или менѣе значительное) окажется безпартійнымъ и подчинится рѣшенію большинства, не разрушая цѣльности организаціи.

Въ силу всѣхъ приведенныхъ выше соображеній, Центральное Бюро Всероссійскаго Желѣзнодорожнаго Союза предлагаетъ Центральнымъ Комитетамъ соціалистическихъ партій вступить съ союзомъ во временное соглашеніе впредь до созыва 3 съѣзда делегатовъ союза, на которомъ вопросы эти могутъ быть пересмотрѣны, на нижеслѣдующихъ основаніяхъ.

В. Проектъ временнаго соглашенія Всероссійскаго Желѣзнодорожнаго Союза съ соціалистическими партіями о взаимныхъ отношеніяхъ союза и партій при работѣ ихъ среди желѣзнодорожныхъ рабочихъ и служащихъ.

1) Существующій нынѣ Всероссійскій Желѣзнодорожный Союзъ,—какъ онъ сложился на практикѣ, является вполнѣ самостоятельной безпартійной профессіонально-политической организаціей, общей для всѣхъ тружениковъ желѣзнодорожнаго дѣла, признающихъ необходимость совмѣстной борьбы за улучшеніе своего экономическаго, правового и общегражданскаго положенія, не исключая и тѣхъ желѣзнодорожниковъ, которые входятъ въ составъ политическихъ партій или другихъ организацій трудящихся.

2) Учрежденія союза руководствуются въ своей дѣятельности программой, принятой на I съѣздѣ делегатовъ союза, и должны быть организованы на демократическихъ началахъ, а при невозможности этого—возможно ближе къ нимъ.

3) Желательно, чтобы входящія въ настоящее соглашеніе соціалистическія партіи, помимо своей партійной работы въ нѣдрахъ союза, содѣйствовали зависящими отъ нихъ средствами укрѣпленію и усиленію организаціи союза на указанныхъ въ обращеніи Центральнаго Бюро общихъ основаніяхъ, учрежденія же союза въ свою очередь оказывали всякое возможное содѣйствіе партіямъ въ ихъ собственной работѣ среди членовъ союза и въ устройствѣ здѣсь особыхъ партійныхъ организацій.

4) Члены партій, какъ входящіе въ союзъ, такъ и посто-

ронніе, приглашаемые на собранія или въ учрежденія союза, вполнѣ свободны отстаивать свою точку зрѣнія въ любомъ вопросѣ, не стѣсняясь платформой союза, но они отнюдь не должны пользоваться дѣловыми засѣданіями союза спеціально для цѣлей пропаганды или агитаціи.

5) Члены союза, входящіе въ составъ партій, въ дѣлахъ, касающихся союза, обязаны подчиняться постановленіямъ союза наравнѣ со всѣми прочими его членами, какъ въ тѣхъ случаяхъ, когда постановленія эти не противорѣчатъ партійнымъ директивамъ, такъ и въ тѣхъ, когда несогласіе или противорѣчіе между постановленіями союза и партіи не являются исключающими другъ друга.

6) Въ тѣхъ случаяхъ, когда постановленія союза не только противорѣчатъ, но категорически исключаются какими-либо прямыми постановленіями партіи по данному вопросу, или наоборотъ, когда партійныя постановленія, непосредственно касающіяся желѣзнодорожныхъ тружениковъ, исключаются постановленіями союза,—въ этихъ случаяхъ за союзниками-членами данной партіи признается право слѣдовать постановленію своей партіи, если таковое клонится къ активному выступленію; остальные союзники при этомъ не должны имъ противодѣйствовать *). Отвѣтственность и послѣдствія такого рода дѣйствій со стороны союзниковъ-членовъ партіи ложатся только на нихъ самихъ, и они дѣйствуютъ не въ качествѣ членовъ союза, а только въ качествѣ членовъ партіи.

*) Парламентарныя формы противодѣйствія допустимы, но не во время фактическаго приведенія въ исполненіе даннаго постановленія.

7) Указанное выше предоставленіе союзникамъ-членамъ партіи права слѣдовать постановленіямъ своей партіи вопреки постановленіямъ союза, допустимо только въ томъ случаѣ, если соотвѣтственное партійное постановленіе, расходящееся съ постановленіемъ союза, исходитъ отъ такого партійнаго центра, который, во-первыхъ, является общепартійнымъ, а не центромъ какой либо отдѣльной партійной организаціи,—(напр. желѣзнодорожной группы), и который, во-вторыхъ, по значенію своему въ партіи не ниже, чѣмъ издавшій оспариваемое постановленіе союзный центръ въ союзѣ; такъ, напримѣръ, постановленія Комитета какой либо дороги могутъ оспариваться лишь самостоятельными комитетами партіи въ предѣлахъ района ихъ дѣйствія, постановленія Ц. Б. союза — постановленіями Ц. К. партій и т. п.

8) Во избѣжаніе возникновенія подобныхъ противорѣчій въ дѣятельности на желѣзныхъ дорогахъ союза и партій желательна организація совмѣстныхъ совѣщаній представителей отъ партійныхъ и союзныхъ организацій въ тѣхъ мѣстахъ, гдѣ работа ихъ приходитъ въ близкое взаимодѣйствіе. Совѣщанія эти должны дѣйствовать по возможности регулярно и во всѣхъ случаяхъ они должны быть всегда готовы къ дѣйствію на случай необходимости.

9) Всѣ возможныя противорѣчія должны быть предвидѣны обѣими сторонами возможно заблаговременно и заблаговременно же устраняемы въ мѣстныхъ совѣщаніяхъ, а если это здѣсь не удастся, то въ совѣщаніяхъ высшихъ органовъ союза и

партій, поскольку это будетъ возможнымъ по условіямъ мѣста и времени.

10) Помимо организаціи такихъ совѣщаній делегатовъ, а отчасти даже и взамѣнъ ихъ, всѣмъ мѣстнымъ учрежденіямъ союза и партій рекомендуется входить въ соглашеніе о приглашеніи представителей партій въ очередныя засѣданія союза и представителей союза — въ засѣданія соотвѣтственныхъ желѣзнодорожныхъ организацій партіи, съ совѣщательнымъ правомъ голоса.

11) Отдѣльные члены союза вполнѣ свободны примыкать къ какой угодно политической партіи, программа которой не исключаетъ собою программы союза, а также и агитировать за эту партію въ предѣлахъ союза, но всѣ союзныя учрежденія въ своихъ постановленіяхъ и своихъ практическихъ дѣйствіяхъ должны быть всегда строго безпартійны, хотя бы сами эти учрежденія и состояли въ большинствѣ или даже всецѣло изъ людей опредѣленной партіи.

12) Отвѣтственность за безпартійное направленіе всѣхъ проявленій дѣятельности союза лежитъ на его учрежденіяхъ; въ случаѣ же несоблюденія этого условія, партійнымъ организаціямъ предоставляется, если онѣ того пожелаютъ, дѣлать соотвѣтственныя заявленія союзу о допущеніи ихъ представителей въ такія учрежденія союза, которыя будутъ отступать отъ принципа безпартійности.

13) Въ случаѣ, если въ дѣятельности союза или какой-либо партіи будутъ проявляться неустранимыя враждебныя направленія, настоящее соглашеніе можетъ быть во всякое время ра-

сторгнуто по желанію одной изъ сторонъ, при чемъ рѣшающій голосъ принадлежитъ только Центральному Бюро Союза или Центральнымъ Комитетамъ партій.

Центральное Бюро Всероссійскаго Желѣзнодорожнаго Союза.

Май 1906 года.

Книгоиздательство „ТОВАРИЩЕСТВО“.

Ольховичъ. Кого и какъ выбирать во вторую Государственную думу. 2 коп.

СКЛАДЪ ИЗДАНІЙ:

Книжный магазинъ „РАЗСВѢТЪ“.

МОСКВА, Б. Никитская, д. Семенковичъ.

Телефонъ 127-48.

UNIVERSITY OF CALIFORNIA LIBRARY
BERKELEY

Return to desk from which borrowed.
This book is DUE on the last date stamped below.

21 Se'53RC

REC'D LD
JAN 22 1958

RECEIVED
SEP 30'69-10 AM
LOAN DEPT.

Tulane

INTER-LIBRARY
LOAN
JAN 26 1967

SEP 22 1953 LU

IN STACKS AUG 13'69

10Dec'58GM

IN STACKS

AUG 27 1969 75

DEC 7 1958

JAN 18 1976 19

MAY 3 77

LD 21-100m-7,'52(A2528s16)476

U.C. BERKELEY LIBRARIES
C008756069

M303187

THE UNIVERSITY OF CALIFORNIA LIBRARY